This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

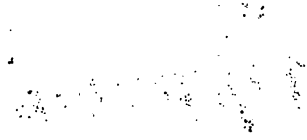
Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

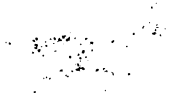
A 756,418

Digitized by Google

PROPERTY OF
University of Michigan
Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

Digitized by Google





Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Deuxième Lettre à M. Beste

UNIVERSITY OF MICHIGAN

CHEMINS DE FER.

LIGNE DU NORD.

Digitized by Google

Digitized by Google

CHAMBRE DE COMMERCE DE BOULOGNE-SUR-MER.

CHEMINS DE FER.

LIGNES DU NORD.

Deuxième Lettre à M. Teste,

MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT
AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Nouvel état de la question des chemins de fer.
Examen comparatif des deux systèmes de Boulogne et de Calais.
Réponse à diverses objections.
Autorités et Notes.

Le chemin de fer du nord est, avant tout, le chemin de Paris à Londres.
(M[illegible])

THE STATE OF [illegible]
CITY OF [illegible]

BOULOGNE-SUR-MER.
IMPRIMERIE DE LE ROY-MABILLE, GRANDE RUE.

JANVIER 1842.

Digitized by Google

Transportation
Library
HE
3565
.B76

Digitized by Google

Transport.
Stevens
6-14-29
19535

5-4-51 MC

AVANT-PROPOS.

Notre première lettre à Monsieur le ministre des travaux publics, en date du 8 décembre 1841, a traité la question des chemins de fer du nord dans ce que nous appellerons sa partie externe ou ses généralités. Nous avons, il est vrai, comparé, dans cet écrit, les deux systêmes opposés de Boulogne et de Calais; mais ce parallèle a été fait à grands traits, en négligeant tous les détails : non qu'ils ne nous parussent pas alors aussi essentiels qu'aujourd'hui, mais parce que cette question du chemin de fer s'étant réveillée à l'improviste de son long assoupissement, le temps nous manquait pour les aborder.

Cette seconde lettre a pour objet de combler cette lacune.

La première n'ayant été imprimée qu'à très-petit nombre, nous demanderons la permission de la résumer brièvement ici.

Nous y avons posé, d'accord avec la commission de 1837 et l'exposé des motifs du projet de 1838, les principes suivans:

—Les chemins de fer étant surtout des voies commer-

Digitized by Google

ciales doivent aboutir au plus grand nombre possible de ports.

C'est une nécessité pour la France, qui est loin d'avoir un commerce maritime en rapport avec l'étendue de ses côtes, et qui a besoin de reconquérir sur les mers une influence trop long-temps négligée. L'empire appartient désormais à la marine.

—Pour l'intérieur : il convient de donner ces chemins aux parties du royaume qui sont privées de débouchés et de bonnes voies de communication ; dès qu'en elles résident des élémens de richesse qu'il ne faut que développer.

Mettre ces chemins en concurrence avec les canaux, c'est appauvrir, au contraire, les uns par les autres.

—Les chemins de fer ne doivent déplacer aucune existence sans une nécessité absolue.—Les meilleures voies seront donc toujours les voies suivies aujourd'hui par la foule, c'est-à-dire les plus courtes. L'expérience en ceci, vaut mieux que les hasards de conceptions nouvelles et arbitraires.

—Que le gouvernement exécute lui-même les grandes lignes de chemins de fer, ou qu'il se borne à aider les compagnies concessionnaires, il doit, dans tous les cas, rester maître des tracés. Il ne peut permettre que les préférences et souvent les erreurs de la spéculation compromettent l'avenir du pays par des tracés vicieux, sans rapports aucuns avec les lignes que plus tard les intérêts généraux réclameront. L'unité de système est sur toutes choses essentielle.

—Si le mode proposé de faire concourir à la dépense les départemens et les communes traversés est adopté, comme on le suppose, la loi seule doit rendre obligatoire ces sacrifices, et une autorité supérieure et indépendante doit les proportionner à l'intérêt de chacun.

Digitized by Google

—Aucune offre, si brillante qu'elle paraisse, ne doit l'emporter sur la considération dominante du mérite des tracés. Les offres les plus séduisantes de concours ne seront peut-être que les imprudences les plus graves; et il y a danger pour la chose publique à mettre les chemins de fer en quelque sorte à l'enchère des communes.

Appliquant ces propositions aux chemins de fer du nord, nous avons dit :

Le tracé d'Amiens est préférable à celui de St. Quentin.

Amiens, point central entre la frontière de Belgique d'un côté et la mer de l'autre, occupe la position la plus heureuse, et c'est-là que doivent se diviser les lignes Belge et Anglaise.

Reporter cette division plus à l'est, c'est compromettre au profit de la Belgique nos rapports avec l'Angleterre.

Pour l'union de Paris à Londres, la ligne qui conduit d'Amiens à Boulogne et à Calais par Abbeville et le littoral, implicitement adoptée en 1838, est préférable aussi à toute autre.

Son adoption est la conséquence logique du rejet de la ligne de St.-Quentin.

Le gouvernement l'entendait ainsi en 1838. Il n'y a aucune raison pour qu'il change de système.

Elle a sur le tracé de Calais une supériorité incontestable.

Elle est la plus courte.

Elle s'écarte des canaux que l'autre suit.

Elle sert l'intérêt maritime que l'autre compromet.

Elle conserve seule à la France le transit et le passage anglais pour tout le midi.

Il nous restait à prouver par des chiffres la jus-

Digitized by Google

tesse de ces assertions et de toutes celles qui en découlent et qui les complètent. Nous le faisons dans cette seconde lettre.

Elle est longue et faite pour être consultée autant que pour être lue. Nous y avons donc joint une table analytique.

L'appendice qui la suit, et sur lequel nous appellons l'attention particulière de tous les hommes politiques, est lui-même accompagné d'une table.

Malgré ce soin que nous avons pris de faciliter les recherches, il se peut que l'on trouve que nous avons un peu longuement raison ; mais *nous avons raison*. Après un examen attentif, aucun esprit impartial et élevé n'en doutera.

Nous venons donc solliciter, avec de vives instances, cet *examen*, de tous les hommes de qui vont dépendre (ceci est trop sérieux et s'adresse trop haut pour que nous nous permettions d'exagérer) la *ruine absolue* ou la fortune de notre ville qui compte trente mille âmes ; la décadence ou la prospérité de Dunkerque et de tout le territoire compris entre Amiens et Boulogne.

Les Membres de la Chambre de Commerce de Boulogne-sur-mer.

12 Janvier 1842.

Digitized by Google

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES.

PAGES.

INTRODUCTION.

I. Dangers d'un ajournement nouveau de la ligne de l'Angleterre 4

— Services que cette ligne doit rendre à la France.

— Celle qui doit assurer le passage et le transit anglais par la France, pour l'Allemagne méridionale, l'Italie, l'Orient, a seule quelque importance.

— Celle qui ne servira qu'au passage anglais pour la Belgique par une extrémité de la France n'est que d'une faible utilité pour ce passage même. Elle ne servira pas à un transit qui n'existe pas et ne sera pas créé.

— Erreurs répandues à ce sujet. . . . . 1 à 6

II. Nécessité et but de cette seconde lettre.

— Aperçu du nouveau système de Calais qui abandonne le tracé d Hénin-Liétard qu'il avait choisi en 1837, comme il a abandonné celui de Saint-Quentin qu'il appuyait en 1835.

— Opposition que soulève ce nouveau système né d'un désir manifeste d'exclusion d'autrui et de monopole. 7 à 10

I.e PARTIE.

EXAMEN COMPARATIF DES DEUX SYSTÈMES OPPOSÉS DE BOULOGNE ET DE CALAIS.

1re *Section*.—BUTS PRINCIPAUX ET SECONDAIRES DE LA CRÉATION DES LIGNES DU NORD :

1° Union de Paris à Londres ;
2° — de Paris à Lille et à la Belgique ;
3° — des ports du détroit entre eux ;
4° — de Paris à ces ports ;
5° — de Lille à la mer.

— Moyens différents que chacun des deux systèmes présente pour les atteindre.

— Unité et simplicité du plan de Boulogne.—Complication de celui de Calais. . . . . 10 à 18

2e *Section*. — COMPARAISON DES DEUX SYSTÈMES AU POINT DE VUE DE LEUR ENTIER DÉVELOPPEMENT.

Aspect différent des deux systèmes 19

Digitized by Google

PAGES.

Impasses multipliées dans celui de Calais . . . 22
Sort différent des villes principales 23
De simples villages sont les centres du système de Calais. 24
— Entassement des lignes sur un espace restreint dans ce système. 25
— Développement complet des deux systèmes 27
— Lacunes de celui de Calais qui expliquent son infériorité de développement. 29
— Calcul des populations desservies à un dixième de plus, et répartition plus équitable dans celui de Boulogne 30
— Comparaison des dépenses. 32
— Le système de Calais plus cher que celui de Boulogne, si l'on exige de lui tout ce que donne ce dernier. . . 33
— L'économie véritable est du côté du système de Boulogne, et cela, 1° parce qu'il donne satisfaction à un plus grand nombre d'intérêts; — 2° parce que toutes ses parties sont si bien liées à l'ensemble que même son exécution partielle ne compromettrait pas l'avenir. 34
— Economies importantes que ce système permettra de réaliser dans l'exploitation 35
— Produits de beaucoup supérieurs qu'il donnera. . . 36

Section 3e. — COMPARAISON DES DEUX SYSTÈMES AU POINT DE VUE DES PROBLÈMES ISOLÉS QU'ILS OFFRENT A RÉSOUDRE. 37
— Calculs des lignes à créer et des distances à parcourir :
1° Pour la communication de Paris avec Londres par un seul des deux ports. 39
Pour cette communication par les deux ports à la fois. 45
2° Pour l'union de Paris à Lille. 47
3° Pour celle des ports entre eux. 48
4° Pour l'union de Paris avec les ports. 50
5° Pour l'union de Paris à la mer. 54
6° Pour le voyage de Paris à Londres et retour . . 60
Conclusions de cette section : — par le système de Calais, Paris éloigné de Londres,
Calais éloigné de Paris,
Boulogne annulé,

Digitized by Google

PAGES.

Dunkerque compromis,
Boulogne aussi près de Lille et plus près de Dunkerque que de Calais;
Bouleversement total des situations naturelles.
Conséquences : retards infinis, frais considérables mis à la charge des voyageurs et du commerce . . . (*passim*)

RÉSUMÉ SYNOPTIQUE DE CETTE 3e SECTION 62

Section 4e.—COMPARAISON SPÉCIALE DES LIGNES D'ARRAS A CALAIS ET D'AMIENS A BOULOGNE.

— Cette comparaison spéciale ne peut avoir aucune portée :
Il s'agit non des distances entre Arras et Calais, ou entre Amiens et Boulogne, mais uniquement des distances entre Paris et Londres.
Inutilité de toute étude de lignes partielles sans vue de l'ensemble. . . . . 63 à 64
Objections élevées contre la ligne d'Amiens à Boulogne, et supériorité prétendue de celle d'Arras à Calais. 65

RÉPONSES :
1° L'économie réelle de *distances* est en faveur du système de Boulogne dès qu'on veut atteindre les deux ports et rendre ainsi le passage toujours assuré . . 66
2° Il en est de même des *dépenses* 67
3° Preuves de l'impossibilité d'exécution de l'embranchement d'Arques à Boulogne. 69
4° Preuve que Paris, dans le système de Calais, n'aura qu'un port au lieu de deux que lui donne le système de Boulogne, à *meilleur marché*, et avec une grande économie de temps et de frais pour Calais même. . 69
5° Preuve de la facile exécution comme de l'importance du chemin de Boulogne à Calais 70
6° Preuves multipliées à l'appui de cette assertion que le port de Boulogne donne à la traversée tout autant de sécurité que celui de Calais. Tableaux de passagers et de produits de douanes.—Renvoi à une note spéciale de l'*appendice* . . . . . 71 à 74
—Inutilité et dangers politiques de la création de la ligne de Calais à Arras le long des canaux, considérée comme ouvrant une communication de la Belgique avec la

Digitized by Google

PAGES.

mer par la France. 74
Faiblesse de ce passage spécial 75
Nullité complète du transit pour la Belgique par la France, avec *preuve* en note. 75
Considérations militaires. La défense des côtes est plus essentielle que celle d'une seconde ligne de fortifications qui ne protége point Paris. 76
Opinion à cet égard de M. Michel Chevalier. . . . 77
Conclusion de cette section.
La ligne d'Arras à Calais n'a pas un seul avantage pour compenser ses inconvénients :
Elle suit partout les canaux ;
Elle est inutile à la défense ;
Elle ne donne que de bien faibles avantages au pays qu'elle parcourt, quand le chemin de fer est indispensable aux villes situées sur le parcours de celui de Boulogne. . . . . *(passim)*
Elle est en contradiction avec son principe même. . 78
Elle rend inexplicable la préférence donnée à Amiens sur Saint-Quentin, car elle a, sans exception, tous les défauts reprochés à cette dernière ligne. 79
Preuves multipliées à l'appui de cette proposition . . *passim.*
En privant du chemin de fer tout le vaste espace compris entre les canaux et la mer, de Boulogne à Saint-Valery, elle rend impossible ou inutile l'union du chemin de Rouen au Hâvre à celui de Paris à Londres, et porte préjudice à tous les ports sis à l'est de la Seine. 84
En allongeant de 45,000 mètres le parcours de Paris à la mer, elle réduit le nombre des convois et compromet gravement la célérité du voyage : preuves. . . 85

2e PARTIE.

RÉPONSE A QUELQUES OBJECTIONS.—RÉSUMÉ.

1° Réponse aux assertions tendant à faire croire que les nombreux passagers de Boulogne s'arrêtent à cette ville. 87
2° Réponse aux objections tirées du prétendu danger d'envahissement des sables. 88
Résumé. 90

Digitized by Google

CHAMBRE DE COMMERCE

DE BOULOGNE-SUR-MER.

CHEMINS DE FER.

LIGNES DU NORD.

Deuxième Lettre à M. Teste,

MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Boulogne, 12 janvier 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Depuis la date de la lettre que nous avons eu l'honneur de vous écrire le 8 décembre dernier, la question des chemins de fer paraît avoir rapidement marché vers une solution plus complète et plus avantageuse à la France que ne l'avaient fait espérer les premiers renseignements fournis par la presse.

Si nos informations sont exactes, vous auriez, à la réflexion, été vivement frappé du péril que faisait courir à nos ports de la Manche et à Paris l'ajournement indéfini de la ligne de l'Angleterre, alors que les ports belges d'Anvers et d'Ostende allaient dans quelques mois posséder une ligne de fer non interrompue jusqu'à Cologne (péril signalé par M. Gustave de Beaumont, dans son rapport du 30 mai 1840, au nom de la commission char-

Digitized by Google

gée de l'examen du projet de loi relatif à divers chemins de fer); et vous vous seriez déterminé à comprendre cette ligne Anglaise dans le projet que vous devez présenter aux Chambres.

Et quand nous disons : *cette ligne anglaise*, nous comprenons, et il n'est pas douteux que vous ne compreniez comme nous, non pas celle qui doit nous assurer la conservation du passage anglais pour Bruxelles et Cologne, qui s'effectue en partie par Calais, Dunkerque et Lille, ainsi que le retour des voyageurs anglais qui préfèrent cette voie à un embarquement à Anvers ou à Ostende; CAR CE N'EST LA POUR LA FRANCE QU'UN INTÉRÊT BIEN SECONDAIRE A SERVIR; — mais encore et *surtout* celle qui, *en unissant Londres à Paris par la voie la plus brève et la plus sûre, doit nous conserver le* TRANSIT *et le* PASSAGE *anglais par Paris pour la Suisse, l'Italie, l'*ORIENT. Car, si important qu'on veuille faire le premier intérêt, qu'est-il, en réalité, auprès du second? RIEN! = Et quel péril plus grave et plus imminent pour nous, au contraire, que celui que signale ce fait si extraordinaire que des soies de l'Italie, destinées à l'Angleterre, dont la route a toujours été LYON, PARIS, BOULOGNE et CALAIS, et qui *passaient* TOUTES *par Boulogne alors qu'elles étaient embarquées toutes à Calais et à Boulogne*, sont acheminées maintenant par le Rhin, Cologne et Ostende?

S'il en est ainsi, Monsieur le Ministre, et si votre esprit que l'on s'efforcera *de distraire des véritables intérêts français*, avec une opiniâtreté et une adresse malheureuses, s'est décidément fixé sur eux; — si, comme il est impossible que cela ne soit pas chez un homme aussi éclairé que vous l'êtes, vous avez nettement entrevu la *distinction essentielle, profonde*, qui doit être faite entre

Digitized by Google

ce que nous avons appelé les intérêts Belges et les intérêts Anglais, c'est-à-dire entre le faible passage de l'Angleterre par *nos* ports et par *une partie de notre territoire* pour la Belgique et ses annexes, et ce même passage par nos ports et par *notre territoire presque entier* pour la Suisse méridionale, l'Italie, l'Orient, en d'autres termes, pour Lyon et pour Marseille, — alors une bonne part de la cause que nous défendions est gagnée, et nous n'avons plus qu'à nous féliciter de nous être rencontrés avec vous dans cette communauté d'opinion.

Notre satisfaction sur ce point sera d'autant plus vive qu'il se passe, en ce moment, un fait fort étrange et qui fait peu d'honneur à notre esprit d'observation, à notre intelligence des actes et des besoins de notre propre commerce.

Tout le monde s'occupe des moyens de conserver ce qu'on appelle *le transit anglais pour la Belgique*, c'est-à-dire un transit nul en marchandises, un transit qui n'existe pas (*) et un passage qui n'a pas un dixième des voyageurs débarquant à Boulogne ou à Calais et coupant rapidement un angle extrême de notre territoire ; — et personne ne daigne s'inquiéter des moyens de conserver à la France entière cet avantage unique de sa position d'être, par son centre, la grande route naturelle de l'Angleterre pour tout le midi et pour l'Orient. La presse consacre ses pages les plus vives à discuter sur la voie la plus prompte et la plus avantageuse entre toutes celles qui doivent instruire et aider l'Angleterre *à se passer le plus possible du territoire français*, à le tourner, pour aller alimenter soit la navigation du Rhin, soit les chemins de fer que l'Allemagne s'est empressée

(*) Voir la section quatrième de l'*Examen comparatif des deux systèmes* et la note y jointe.

Digitized by Google

de lui offrir, avec une activité qui aurait bien dû frapper nos imaginations!

C'est une triste chose, Monsieur le ministre, que cet oubli si complet que nous faisons de nous-mêmes. Est-ce légèreté de caractère? Est-ce manque d'études sérieuses? N'est-ce pas plutôt le fruit amer de cette obsession des intérêts privés qui fatigue les ministres aussi bien que les écrivains?

—M. le comte Jaubert avait cependant prononcé, le 7 mai 1838, dans la grande discussion soulevée alors sur les chemins de fer, ces paroles remarquables que la chambre entière avait applaudies.

« Mon système, je vais l'exposer en peu de mots : il consisterait à créer, non plus ce réseau de chemin de fer, cette étoile, cette croix; mais s'il m'est permis de m'exprimer ainsi, une espèce de grande vertèbre de chemins de fer, qui traverserait, en quelque sorte, la France du nord au midi, à laquelle se rattacherait, avec la plus grande facilité, les lignes secondaires d'une moindre importance.

« Cette ligne, il me suffira de la nommer pour que vous en sentiez immédiatement toute l'importance, c'est la ligne de nos ports de la Manche et de la Méditérannée. Regardez bien la carte de l'Europe : pourrait-on trouver une autre ligne qui pût lutter avec celle-là, où existe au même degré la certitude d'attirer une quantité énorme de voyageurs. Nos ports de la Manche sont déjà le rendez-vous de toute l'Angleterre, des paquebots du nord et des États-Unis. Les points intermédiaires de la ligne sont Paris et Lyon; l'extrémité méridionale est Marseille, ce grand centre d'activité commerciale, notre lien avec toute la Méditerranée. Marseille! je dirai plus; car on s'est livré à tant d'espérances en matière de chemins de fer, que je m'y laisse entraîner moi-même; c'est le chemin de l'Inde.

« Je le répète, il n'existe pas de plus belle communication sur un point quelconque de l'Europe! (Très-bien.)!

» Cette ligne, Messieurs, n'est pas comme celle de Belgique dirigée sur Anvers; c'est la ligne des ports français, du Hâvre, de Boulogne, de Calais, comme de Marseille; elle présente sous ce rapport un degré de nationalité qu'aucune autre ne possède. »

Digitized by Google

Comment se fait-il, qu'après deux ans à peine, des paroles si judicieuses et si éloquentes soient oubliées déjà; que le même oubli ait atteint celles non moins éloquentes et non moins judicieuses que prononçait M. de Rémusat en 1837, au nom d'une commission de la chambre, sur l'*union des ports par la voie du littoral?*—Il faut en accuser notre extrême mobilité d'idées qui nous conduit à ne savoir prendre de décision sur rien, et cette effrayante déperdition de temps, de sens, de génie, dont nous nous rendons coupables et qui est, hélas! le secret fatal de notre faiblesse.

=Mais il n'est pas possible que les conseils du gouvernement se rendent toujours solidaires de cette faute;— il faut un terme à toutes les hésitations, et nous espérons beaucoup mieux de la haute sagesse, de l'expérience du gouvernement, et de la fortune de notre pays.

—C'est ainsi que déjà, si nous sommes bien informés, la question de préférence entre le tracé par Saint-Quentin et le tracé d'Amiens, qui n'eût jamais dû se réveiller après la discussion de 1838, aurait été définitivement tranchée en faveur de ce dernier.

— Mais, ainsi que l'on devait bien s'y attendre, cette décision aurait naturellement rendu plus vive la lutte entre les ports qui, réunis en faveur du tracé par Amiens, se divisent pour la direction de la ligne de l'Angleterre;= en d'autres termes, entre Calais qui demande, à son profit exclusif, le *déplacement de la route de Paris à Londres, bien que ce déplacement l'éloigne de Paris,*— et Boulogne qui demande que l'on ne brise pas violemment les habitudes *séculaires* du commerce et des voyageurs, pour appauvrir et ruiner tout le littoral au profit d'une ville seule et d'une contrée déjà si riche de ses canaux.

De plus, une rivalité nouvelle inaperçue jusqu'ici,

Digitized by Google

mais reposant en germe dans toutes ces combinaisons arbitraires imaginées dans des intérêts privés, sans acception aucune des intérêts généraux et des faits existants, aurait surgi tout-à-coup, comme pour multiplier les difficultés autour de cette question déjà si grave et si difficile. = Lille et Arras se disputeraient la ligne de la Belgique à la mer, ainsi que le révèle le *Journal des Débats* du 9 et du 22 décembre. = Calais, à qui il ne suffit pas d'être la clef de la route d'Angleterre en Belgique par Dunkerque, et d'entrer en partage avec Boulogne pour le service de la route de Paris, se rattacherait à Arras contre Lille, par cela seul qu'il comprend que Lille ne peut pas être le chemin de Paris à Londres; et parce que, pour déposséder et *annuler Boulogne*, quoi qu'il en puisse arriver, il ne veut à aucun prix renoncer à son idée fixe de confondre la ligne Belge et la ligne Anglaise le plus loin possible. En conséquence, Calais aurait imaginé, pour aller à Amiens, un troisième ou un quatrième tracé qui n'aurait que 166,000 mètres, c'est-à-dire qui serait plus court de 20,300 mètres que le tracé primitif officiel de 1835 par Hénin-Liétard négligeant Arras et Douai; et plus court de 43,540 mètres que le second tracé de 1837 qui touchait à Arras et à Douai avec retour sur Hénin-Liétard.

Cette nouvelle situation des choses et des esprits nous impose de nouveaux devoirs envers nous-mêmes et, permettez-nous de le dire, envers la France aussi; car, si le présent pouvait le méconnaître, l'avenir prouverait, mais trop tard, que notre cause est en même temps celle de notre pays. C'est pour les remplir que nous vous écrivons cette seconde lettre.

Digitized by Google

Dans le nouveau système de Calais, l'on fait de Calais à Amiens, non plus par *Hénin-Liétard*, mais par une ligne nouvelle *qui n'a pas encore été soumise à la formalité des enquêtes*, allant plus directement d'Aire à Arras, et d'Arras à Amiens. Arras serait le point d'intersection où la ligne venant de Paris par Amiens se diviserait pour aboutir d'un côté à Lille et Roubaix, de l'autre à Valenciennes, et enfin à Calais par Aire et Saint-Omer.

A l'aide de cette combinaison nouvelle, on espérerait vous amener à ne plus mettre en parallèle que la *ligne de Calais à* Arras avec celle *de Boulogne à* Amiens; — à *oublier complétement que la distance qui sépare Arras d'Amiens* doit être comptée pour quelque chose quand il s'agit d'aller de Paris à Londres et de Londres à Paris.

On se trompe, nous l'espérons bien, et vous ne laisserez pas faire cette surprise à votre raison.

Si ce système fournit en effet à Paris une communication avec la mer et l'Angleterre, *dont nous prouverons tout-à l'heure l'infériorité manifeste sur celle d'Amiens à Boulogne*, et une communication avec la Belgique par Douai, Lille et Roubaix, sans préjudice de l'autre communication par Douai et Valenciennes, il est évident qu'il laisse Lille sans rapports avec la mer, qu'il brise ses relations avec Dunkerque qui est cependant à Lille ce que le Hâvre est à Paris,= qu'il annule Boulogne.

Aussi Calais, ne pouvant se cacher à lui-même les vices de cette combinaison, essaie-t-il d'y remédier par de bizarres complications dont nous démontrerons sans peine le peu de valeur et d'utilité.

Mais Dunkerque repousse avec énergie un tracé qui le place à 100,000 mètres de Lille, quand par Cassel la ligne

Digitized by Google

directe n'est que de 74,000 mètres, et qui, en le rejetant sur le second plan, menace de lui enlever toute son importance commerciale.

Boulogne le rejette avec plus de raison encore, car il l'isole et le perd sans ressources, et il n'a été imaginé qu'en haine de lui.

Amiens le condamne, car il le dépouille au profit d'Arras, et laisse à découvert tout une moitié de son rayon commercial.

Abbeville, Saint-Valery, Étaples, Montreuil, Gravelines, Bergues, Cassel, Bailleul, Armentières s'y opposent, car il les rejette pour jamais hors de toute combinaison de chemins de fer.

Enfin, Lille aussi a grand intérêt à le repousser, et il aurait pour cela plusieurs raisons péremptoires : — La première, c'est qu'il est douteux que le gouvernement, après avoir exécuté le chemin d'Arras à Calais, d'Arras à Lille et à Roubaix, et d'Arras à Valenciennes, et créé ainsi une communication nouvelle de Paris avec la mer, *par un bien long et bien coûteux chemin*, et une *double* communication de Paris avec la Belgique, consente jamais à se charger de l'exécution des embranchements qui rattacheraient Lille à Dunkerque et à Calais ; — la seconde, c'est que, pour les relations de Douvres à Cologne, Lille redoute cette concurrence de la ligne de Calais à Valenciennes par Arras, et ne veut pas faire le sacrifice de sa position acquise ; — la troisième enfin, c'est que s'il faut que pour l'établissement de Paris à Londres l'on ne tienne aucun compte de la rapidité du parcours et de l'amoindrissement des distances, Lille entend que les voyageurs et les marchandises qui iront de Calais à Paris passent par Lille tout aussi bien que ceux qui iront en Belgique.

Digitized by Google

Dès que tous les principes sont méconnus en effet, l'on ne voit pas pourquoi Lille n'en profiterait pas aussi bien qu'Arras. Il n'y a plus qu'une lutte où la victoire est promise au plus habile, et malheur au vaincu!

Arras et Calais sont donc *seuls* d'accord sur le système proposé, prôné, soutenu par Calais, non par sympathie pour Arras, mais par hostilité contre Boulogne. — Leur harmonie s'explique aisément, car tous deux aspirent à *dépouiller autrui*, à *tout absorber en eux*; c'est l'union dans l'usurpation! Saint-Omer, Aire et Béthune, qui se sont pris d'un intérêt de très-fraîche date pour les chemins de fer, se rattachent bien à cette cause; mais ces villes sont, au fond, et grâces à leurs canaux, si désintéressées dans cette question, que nous ne pouvons croire qu'elles y mettent jamais beaucoup de passion.

Ainsi, Monsieur le Ministre, la lutte s'établit sous vos yeux entre douze villes dont cinq sont du premier ordre et dont onze seront exclues pour toujours de toute combinaison raisonnable, contre cinq villes dont trois seulement ont quelque importance, qui toutes sont assises sur une ligne parfaite de navigation, et parmi lesquelles deux reçoivent, dans notre système, toute la part qui de droit leur revient.

Quand il s'agit d'exécution de chemins de fer par l'Etat ou avec l'aide de l'Etat, c'est-à-dire avec le produit des impôts, il est impossible, Monsieur le Ministre, que vous n'aperceviez pas à quel point il serait impolitique et injuste non seulement de refuser à la majorité ce que l'on accorderait à une pareille minorité; mais, ce qui est plus grave, ce qui exciterait les plus justes plaintes, DE DÉPOUILLER LA PREMIÈRE AU PROFIT DE LA SECONDE, en bouleversant l'œuvre des siècles, en ruinant toutes les existences établies sous la garantie des habitudes du commerce, en

Digitized by Google

déplaçant sans profit, sans utilité, sans économie, sans raison, toutes les routes suivies jusqu'ici.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que vous ne vous prêterez jamais à cette œuvre de spoliation que l'on a essayé de vous faire consommer.

Vous ne voudrez certes pas qu'il soit dit que dans un gouvernement de publicité et de discussion, sept années de débats sur la question des chemins de fer du nord n'ont abouti qu'à l'adoption d'un système sans grandeur, sans unité, sans avenir : conception funeste dont la pensée première est une pensée de monopole.

Vous ne vous étonnerez pas, Monsieur le Ministre, de la vivacité de notre langage. Il est temps que dans cette grande affaire tous les voiles soient levés, que toute chose soit appelée exactement par son nom, que toute conception soit jugée suivant ses mérites. Nous ne venons, nous, spolier personne, abuser personne par de fausses avances de l'irréalisation desquelles nous ayons la conscience. = Nous venons demander, au nom du passé, au nom du bon droit, que chacun soit laissé dans la situation où la nature l'a placé; nous venons démontrer que ce ne sera pas seulement *justice*, mais encore *sagesse, grande habileté, calcul intelligent.* Nous ajoutons que ce sera aussi service éminent rendu à la France entière et à l'étranger en rapport avec elle.

Pour remplir cette tâche, nous n'avons besoin que d'être vrais : nous le serons.

Digitized by Google

PREMIÈRE PARTIE.

EXAMEN COMPARATIF

DES SYSTÈMES

DE BOULOGNE ET DE CALAIS.

SOMMAIRE DE CETTE PREMIÈRE PARTIE.

Section première :

Buts principaux et secondaires de la création des lignes du nord. Exposé des deux systèmes.

Section seconde :

Comparaison des deux systèmes au point de vue de leur entier développement.

Section troisième :

Comparaison des deux systèmes au point de vue des problèmes séparés qu'ils offrent à résoudre.

§ 1. Union de Paris à Londres.
§ 2. Union de Paris à Lille et à la Belgique.
§ 3. Union des ports du détroit entre eux.
§ 4. Union de Paris avec les ports du détroit.
§ 5. Union de Lille à la mer.

Résumé *synoptique* de cette section.

Section quatrième :

Comparaison spéciale des lignes d'Arras à Calais et d'Amiens à Boulogne.

Digitized by Google

SECTION PREMIÈRE.

Buts principaux et secondaires de la création des lignes du nord. = Plan proposé pour les atteindre dans chacun des deux systèmes de Boulogne et de Calais.

La direction que devront suivre les lignes de chemins de fer du nord n'a donné lieu, depuis sept ans, à des débats si vifs et si irritants que parce que, dès l'abord, personne n'a songé à bien définir, à bien *distinguer* les buts divers de leur création : — plus exactement, parce que les meilleurs ouvrages étant oubliés, de notre temps, presque aussitôt qu'ils sont nés, personne ne pense à chercher ces définitions et ces distinctions dans les savantes *Études* de M. Vallée, où elles se trouvent exprimées avec une lucidité parfaite.

Or, à moins que nous ne soyons condamnés en France à ne profiter jamais, en matière de travaux publics, de nos propres et coûteuses expériences, et à gaspiller éternellement des capitaux immenses en des travaux hâtés, faits au jour le jour, sans souci ni cure de l'avenir, il est évident que le premier soin à prendre, quand on s'occupe des lignes du nord, est :

De bien préciser les intérêts divers en vue desquels on les veut créer ;

De diriger les travaux en vue de la satisfaction la plus prompte et la plus complète a donner a ces mêmes intérêts, dans l'ordre de leur importance.

Nous allons donc définir ces intérêts; et exposer, en les comparant dans leur ensemble et dans leurs détails, les moyens que présente chacun des systèmes et au nom desquels chacun d'eux aussi prétend à la supériorité.

= Les buts *principaux* de la création des lignes du nord, sont :

1° D'unir Paris a Londres ; et cela, pour leurs relations propres en elles-mêmes, et pour conserver

Digitized by Google

à la France tout le transit Anglais vers l'Italie et l'Orient ;

2° D'entre Paris a Lille et a la Belgique.

Pour les atteindre, deux systèmes rivaux sont en présence. = Ce sont :

1° Le système de Boulogne consistant dans la création d'une première ligne en tronc commun, allant de Paris à Amiens. Arrivée là, la ligne se divise et va *d'un côté* par Abbeville, Etaples et le long du littoral à Boulogne, *où la communication avec l'Angleterre*, et vice versâ, *est déjà aussi prompte, aussi parfaite, aussi sûre qu'on le puisse désirer* (*) ; *de l'autre côté*, par Arras et Douai ou Vitry à Lille, d'où elle se continue jusqu'à la frontière Belge.

Les principes, *proclamés invariablement par nous depuis* 1835, dont ce système n'est que l'application, sont :

—1° Celui de la division, à partir d'Amiens, des deux problèmes *bien distincts* de la communication de Paris avec Londres et de Paris avec Lille et Bruxelles ; parce que cette division permet *seule* de les résoudre aussi bien qu'ils puissent et doivent être résolus *dans l'intérêt de la France* ; = 2° celui du respect des positions naturelles, des existences et des intérêts créés par les habitudes anciennes du commerce ; = 3° celui que tout changement *artificiel* et *violent*, destiné à ruiner certaines populations au profit de certaines autres, est

(*) Paruta. — Voir plus loin le tableau comparé du mouvement des passagers par Boulogne et par Calais. — Autre paruta : — C'est à Boulogne que s'embarquent la *malle de l'Inde* arrivant par Marseille, et les quatre cinquièmes des courriers de cabinet pressés d'arriver.

Digitized by Google

une irréparable faute politique, quand il n'est pas justifié ou par une nécessité absolue, ou par un intérêt de premier ordre *dans le présent* et *dans l'avenir*;

= 4° enfin ce principe ou plutôt ce devoir de haute moralité qui ne permet pas à un gouvernement de substituer jamais les chances effrayantes et tout l'inconnu de conceptions *arbitraires*, aux combinaisons fondées sur la longue expérience du passé.

2° Le *nouveau* système de *Calais* (*) : ce système consiste dans la création d'une ligne de Paris à Arras, point

(*) Cette expression : *nouveau système de Calais*, n'est pas rigoureusement exacte en ce sens que ce n'est pas d'aujourd'hui que se produit l'idée d'un embranchement coupant transversalement la ligne de Paris à Lille par Amiens et remontant, le long des canaux jusqu'à Calais. — M. Vallée l'avait étudié dès 1835, en le considérant comme destiné à JOINDRE LA BELGIQUE A CALAIS PAR VALENCIENNES, DOUAI, HÉNIN-LIÉTARD, etc. (*page 69 de ses Études*); mais comme dans son projet la ligne principale, ne touchant ni Arras ni Douai, passait entre ces villes, se dirigeant par Vitry et Hénin-Liétard, c'était à Hénin-Liétard qu'il plaçait le point de départ de cet embranchement; et Calais, dans l'enquête de 1835, l'avait ainsi accepté sans observation. Quand plus tard, en 1838, on s'arrêta à l'idée de faire passer la ligne principale à Arras et Douai, en abandonnant Hénin-Liétard, ce fut de Douai que cet embranchement spécial dut partir; et si la distance de Calais à Valenciennes n'en fut pas modifiée, il est sensible que Calais se trouva placé plus loin d'Amiens de tout l'intervalle qui sépare Hénin-Liétard de Douai. Or, bien que la pensée de transformer cet embranchement BELGE, suivant l'expression de M. Vallée, en une grande route de Paris à Londres n'eût été à Calais qu'assez timidement révélée, sans doute pour ne pas inquiéter Lille qui pensait que sa ligne principale pouvait tout aussi bien convenir, on comprit à Calais que la route de Paris à Londres devenait par là bien longue; et ce fut alors que l'on conçut un plan nouveau consistant à délaisser Hénin-Liétard aussi bien que Douai, et à reporter l'embranchement à l'ouest pour le conduire en droite ligne de Béthune sur Arras, sans trop s'occuper des difficultés de terrain signalées par M. Vallée.

Or, c'est cette modification qui est *nouvelle*; elle nous était même

Digitized by Google

d'intersection où elle se diviserait pour aller d'un côté aboutir à Lille, de l'autre, *en suivant les canaux*, à Calais par Aire, Saint-Omer, et Watten.

Le seul principe avouable et avoué sous la protection duquel ce système est placé, est l'avantage qu'il posséderait de prolonger le plus loin possible le tronc commun, servant à la fois aux relations de Paris avec l'Angleterre et avec la Belgique, et l'économie prétendue qui en peut résulter. — Or, nous démontrerons plus loin, 1° que l'application de ce principe ne réalise qu'une économie insignifiante de frais de premier établissement, détruite bientôt par des pertes considérables de produits, et que sans rien ajouter aux facilités des relations avec la Belgique, il compromet gravement celles de l'Angleterre; — 2° que Calais n'a lui-même *rien de plus pressé que de fausser son principe* (*).

Quant aux motifs *secrets* de la production de ce système, on les saisit trop aisément. Ce sont; 1° l'exclusion à tout prix, au profit de Calais, de Boulogne dont Calais convoite le passage, de Dunkerque dont il veut usurper l'importance commerciale; — 2° la substitution très-dommageable d'Arras à Amiens pour point de partage des deux lignes.

---

inconnue lors de la publication de notre première lettre; bien qu'elle eût été tracée sur une carte publiée à Calais en 1840, et nous ne pouvions en tenir compte. Nos nouveaux calculs sont tous au contraire basés sur cette modification.

Nous ferons une seconde fois cette remarque que le nouveau système de Calais n'ayant pas encore été soumis à la formalité des enquêtes, pour une grande partie de son parcours, *ne peut pas être présenté aux Chambres cette année*. Cet inconvénient d'un ajournement nouveau après tant d'autres ajournements est *à ajouter à tous ceux que nous signalerons*.

(*) Voir la quatrième section.

Digitized by Google

Il importe maintenant de faire remarquer que dans les deux systèmes, le parcours d'Amiens à Lille par Arras, Vitry ou Douai, et l'embranchement de Douai sur Valenciennes (seconde entrée en Belgique) sont absolument les mêmes; et que, par conséquent, les relations de Paris avec la Belgique n'ont rien à perdre et rien à gagner à l'adoption de l'un plutôt que de l'autre. S'il y a quelque avantage même, il est certes en faveur du système de Boulogne. Il est évident, en effet, que le mouvement des voyageurs et des marchandises arrivant à la fois d'Angleterre et de Belgique *par une même route*, ou s'y rendant de Paris et de toute la France, sera tel qu'il occasionnera dans l'exploitation des retards, des dangers, des difficultés pour la bonne organisation des convois, des inconvénients imprévus de tous les moments, et que le doublement de la voie y sera bientôt rendu nécessaire. Or, plus loin les deux routes se confondront, plus grande sera la dépense de ce doublement. D'Amiens à Arras, cet excédant de dépense s'appliquerait à un parcours de 61,000 mètres au moins!

=Les autres buts de la création des lignes du nord, si importants aussi qu'on ne les appelle qu'à regret *secondaires*, sont :

1° D'unir *entre eux* et *à Paris* les ports de Saint-Valery, d'Étaples, de Boulogne, de Calais, de Gravelines, de Dunkerque, et tous les petits ports intermédiaires dont est percée à chaque pas cette côte de 60 lieues de développement, qu'habite une population aussi vigoureuse qu'elle est brave et dévouée à son pays;

2° De servir ainsi l'intérêt prépondérant de notre marine, en propageant dans ces deux bassins rapidement éclaircis de l'inscription maritime, par un accroissement

Digitized by Google

immense de nos pêches dont les produits, faute de moyens de locomotion assez rapides, sont inconnus aux deux tiers de la France;

3° D'unir les trois principaux de ces ports à Lille; = et cela, d'abord et *surtout*, dans l'intérêt de Lille et de son rayon, aussi bien que dans l'intérêt des ports eux-mêmes que ce grand centre manufacturier et commerçial déserterait entièrement pour ceux d'Ostende et d'Anvers s'il n'était pas rattaché à la mer par la voie *la plus courte et la plus conforme à l'ordre de ses relations établies depuis des siècles*; = ensuite, pour conserver à cette partie du territoire français, non pas le transit des *marchandises* allant d'Angleterre en Belgique et dans le nord de l'Allemagne, car il est nul, nous l'avons déjà dit; mais le passage d'une partie des voyageurs qui préféreront une traversée de mer rapide.

=Pour atteindre ces trois buts secondaires :

Dans le système de Boulogne; la ligne arrivée à Boulogne se continue, toujours en suivant le littoral, par Calais et Gravelines jusqu'à Dunkerque d'où elle rejoint Lille par l'est de Cassel, c'est-à-dire par Bergues, Wormhout, Steenvorde, Bailleul et Armentières; =et la ligne conserve ainsi une unité, une simplicité parfaites, source des plus grandes économies comme des plus grands profits dans son exploitation et dans son parcours.

Dans le système de Calais, il faut créer :

1° Un premier embranchement réunissant, Lille à Blaringhem par Merville (longueur 50,000 mètres).

2° Un second embranchement de Dunkerque à Watten (longueur 26,600 mètres).

3° Un troisième embranchement, déjà inscrit

Digitized by Google

cutable, de Boulogne à Arques (longueur 60,600 mètres). (*)=Et cette complication, en brisant toute unité, sera, dans la création et l'exploitation, la cause de frais considérables ; dans le parcours, la cause de dépenses énormes et de retards des plus fâcheux ; en même temps qu'il n'y aura nulle comparaison raisonnable à faire entre les produits des deux systèmes.

(*) Le projet *complet* de Calais, tel que nous savons aujourd'hui qu'il a été arrêté en 1840, admettait un *quatrième* embranchement qui eût eu 10,000 mètres rien que pour relier Gravelines à l'embranchement de Dunkerque, — et un *cinquième* embranchement dont la longueur eût été de plus de 60,000 mètres pour rattacher Saint-Valery et Abbeville à Amiens. Mais il faut rendre à Calais cette justice que ce projet n'a pas tenu devant de nouvelles réflexions et qu'on s'est empressé de le mutiler par la section de ces deux embranchements en abandonnant à leur malheureux sort les villes auxquelles on avait bien voulu songer d'abord.

Digitized by Google

SECTION SECONDE.

COMPARAISON DES DEUX SYSTÈMES, AU POINT DE VUE DE LEUR ENTIER DÉVELOPPEMENT.

SOMMAIRE. — Aspect différent des deux systèmes. — Unité du plan de Boulogne : confusion, morcellement, impasses de celui de Calais. — Sort différent des villes principales dans les deux systèmes. — Entassement des lignes sur un même espace dans celui de Calais. — Calcul du développement des deux systèmes complets. — Lacunes du système de Calais comparées à celles du système de Boulogne. — Populations desservies. — Comparaison générale des dépenses. — PREUVE que celui de Calais, loin de réaliser une économie dans son établissement, est le plus coûteux. — Aperçu des frais d'exploitation et des produits.

Les deux systèmes ainsi exposés, nous allons les comparer d'abord au point de vue de leur développement complet.

— Comparés sur une carte dégagée de tous les accessoires qui ne permettent pas de la lire avec facilité, ces deux systèmes présentent des différences tellement tranchées qu'il n'est plus possible de les confondre dès qu'on les a mis un instant en regard.

Le système de BOULOGNE, après avoir suivi une ligne presque droite et *unique* de Paris à AMIENS, c'est-à-dire dans toute la portion du parcours où une division serait inutile et ruineuse, puisqu'elle ne correspondrait à aucun intérêt, se divise et s'ouvre en écharpe à partir d'AMIENS pour embrasser dans un cercle immense toute la France septentrionale et la rattacher à Paris. La première moitié des deux arcs du cercle va du sud à l'est et à l'ouest s'appuyer aux points où viendrait aboutir

Digitized by Google

le diamètre, c'est-à-dire : = à Lille où domine l'intérêt Belge, — à Boulogne où domine l'intérêt Anglais. = A ces deux points aussi les buts principaux des lignes du nord dont nous parlions tout-à-l'heure sont *complètement* atteints. Paris donne la main à Bruxelles et à Londres. — Mais restent les buts secondaires dont nous démontrions à l'instant l'importance ! = Pour y toucher les deux arcs du cercle n'ont qu'à se continuer dans leur direction naturelle et à se refermer à Gravelines, point médial entre Calais et Dunkerque qu'ils ont déjà également traversés.

Le seul défaut *apparent* de ce système est de laisser en-dehors de son parcours les villes situées sur une ligne oblique tracée du N.-O. au S.-E. de Calais à Arras, c'est-à-dire St.-Omer, Aire et Béthune. Mais cette ligne est celle que suivent les canaux : loin donc que l'éloignement de ces villes rende notre système défectueux, l'un de ses titres à l'adoption est précisément de ne pas faire concurrence à des voies navigables parfaitement appropriées à la nature des intérêts agricoles et industriels de la contrée qu'ils enrichissent. Il est bien plus facile et moins coûteux d'ailleurs de rattacher Saint-Omer au système de Boulogne, soit vers Calais, soit vers Dunkerque, que Boulogne à celui de Calais ; tandis que dans ce dernier, Abbeville, autre grand centre, reste toujours isolé. Il se pourrait, au surplus, que Saint-Omer, mieux conseillé, reconnût bientôt qu'il eût gagné à s'attacher à la cause de Dunkerque et de Lille, avec lesquels ses relations sont des plus importantes, beaucoup plus qu'à se prendre d'une ambition peu réfléchie au profit de Calais, qui ne l'intéresse guère, et d'Arras qui lui fait concurrence sur les marchés de Lille.

— Le système de Calais lui est tout autre. La ligne unique, qui est la même de Paris à Amiens, se poursuit,

Digitized by Google

comme on l'a vu, jusqu'à Arras où elle se divise, pour aller d'un côté aboutir à Calais, de l'autre à Lille. Mais s'il est évident que la continuation de cette ligne unique jusqu'à Arras ne fait rien gagner à l'intérêt Belge, il est tout aussi évident qu'elle porte un grand dommage à l'intérêt Anglais, puisqu'elle *accroît de beaucoup sans nécessité la distance de Paris à Londres.*

Si déjà cet intérêt principal est compromis sans qu'on puisse alléguer un motif quelque peu atténuatif de cette faute, tous les buts secondaires sont dans une situation bien plus fâcheuse encore! La côte entière de Saint-Valery à Boulogne, de Boulogne à Calais, de Calais à Dunkerque, est dédaignée. — Il en est de même de la frontière de Dunkerque à Lille. — Boulogne et Dunkerque sont placés à une telle distance de Calais que la route existante sera seule pratiquée. — Lille ne se rattachera à la ligne principale que par un embranchement inutile à tout autre qu'à lui. — Il en sera de même de Dunkerque, de même de Boulogne. — Tout indique donc ici que le système entier n'a été conçu, qu'il n'a été préconisé, qu'il ne serait exécuté qu'au profit exclusif de Calais, astre triomphant autour duquel Lille, Dunkerque, Boulogne, viendraient péniblement graviter par les embranchements dont on leur fait la dérisoire aumône.

Qu'est-ce, en effet, que toutes ces lignes qui s'échappent comme d'une fusée à l'extrémité de la ligne principale, pour courir l'une sur Boulogne, l'autre sur Calais, l'autre sur Dunkerque? Où est l'unité de ce plan? Comment expliquer que tout y soit brisé, décousu, torturé, si ce n'est par l'intérêt d'une seule ville, à qui tout le reste, sans exception; — intérêt de la France, intérêt des voyageurs, intérêt des villes voisines, intérêt même de l'Etat ou de la compagnie exécutante, est sacrifié.

Digitized by Google

—Si telles sont, à la première vue, les impressions différentes que produisent les deux systèmes, voici *quelques-unes* de celles qu'à la moindre réflexion l'esprit saisit, et dont il reste vivement frappé.

Unité du système de Boulogne. Confusion et morcellement de celui de Calais.

Le système de Boulogne a seul l'avantage bien rare dans les lignes d'un aussi long parcours, *de n'être brisé sur aucun point.* Partant d'Amiens, il retourne à Amiens sans avoir subi en route la moindre interruption, sans que le voyageur ait eu *une seule fois à revenir sur ses pas*, sans s'être une seule fois perdu dans une impasse d'où il ne soit possible de sortir qu'en reprenant le même chemin. C'est la conséquence de sa forme circulaire, la plus parfaite de toutes pour l'établissement des chemins de fer.

Les voyageurs en tireront donc tout le parti possible aux moindres frais possibles.

Ce qui frappe, au contraire, au premier coup d'œil attentif jeté sur le plan représentant le système de Calais, c'est qu'il est brisé en quatre endroits :

Impasse à Boulogne,
Impasse à Calais,
Impasse à Dunkerque.

Et si l'embranchement de Lille à Blatringhen, qui dans ce système n'est plus exécuté que dans l'intérêt de Lille seul, comme nous le disions tout à l'heure, n'est pas fait (et Lille en court grand risque!) on a une nouvelle impasse à Lille.

Digitized by Google

Sort différent des villes principales dans les deux systèmes

Dans le système de Calais, Amiens n'est plus que ville de passage, traitée à l'égal du plus humble village de la route. Son centre d'activité est tranché par le milieu: la moitié qui regarde Arras peut bien vivre et prospérer; l'autre moitié qui regarde Abbeville, Saint-Valery, la mer, est relativement ruinée sans ressources. Amiens en est donc considérablement appauvri.

Dans ce même système, Arras et Lille deviennent bien les sommets de deux triangles; mais comme ces triangles sont exigus! Ils n'ont, on le voit trop, ni largeur, ni développement, pris qu'ils sont sur un même espace et formés aux dépens les uns des autres!—Ce qui en résulte, c'est une rivalité forcée entre les villes d'Arras et de Lille, dont l'une gagnera tout ce que perdra l'autre. Et Lille, on peut le prédire, aura tous les désavantages dans cette lutte nouvelle; car il verra passer par Arras et Aire, et non par lui, tous les voyageurs allant de Paris à Calais, et de Calais à Paris. Heureuse encore, cette métropole du nord, si elle n'est point déshéritée, au profit d'Arras et de Valenciennes, du passage d'Angleterre en Belgique, comme elle le sera du passage de Paris à Bruxelles!

Allons plus loin : voilà Watten, Arques et Blaringhen qui deviennent, eux aussi, les sommets des triangles formés par les embranchements de Boulogne, de Calais, de Dunkerque et de Lille! Or, qui sait au monde ce que c'est que Watten, Arques et Blaringhen, et quelle fortune inespérée leur arrive aux dépens des centres populeux qu'ils dépouillent!

—Tout au contraire, dans le système de Boulogne, Amiens, cette ville de 50,000 ames, occupe une position unique au monde; elle devient le point central vers le-

Digitized by Google

quel convergent les routes de Paris, de Bruxelles, de Londres.

A un point de vue plus retréci, Amiens s'élève bientôt à un degré de prospérité inouï par le seul profit qu'il tire de tout le surcroît d'activité et de richesse dont est doté à l'instant le côté d'Abbeville et de Saint-Valery et le littoral entier.

Dans le système opposé, c'est à Arras que l'on essaie de transporter les avantages de la position d'Amiens. Mais on ne méconnaît pas les lois naturelles sans en porter à l'instant la peine; et Arras ne reçoit rien de l'activité manufacturière d'Abbeville, — rien du port si commerçant aujourd'hui de Saint-Valery; — rien de nos pêches, *cette fortune d'un chemin de fer*; — rien de Boulogne, à qui l'embranchement impossible et ruineux d'Arques n'est offert que comme un leurre pour tromper sa vigilance.

Lille, cité de 100,000 ames, autour de laquelle se presse une population supérieure encore à la sienne, si maltraitée dans le système de Calais, reprend dans celui de Boulogne le rang qui lui appartient. Elle devient à son tour le sommet d'un vaste triangle, qui s'appuie au nord à Dunkerque, au sud à Amiens. = Dunkerque jouit du même avantage. Son rayon embrasse l'espace de Cassel à Calais. = Calais lui-même est assis au sommet des deux routes : il domine l'est et l'ouest; il touche à la fois à Paris et à la Belgique; tandis que Boulogne, laissé au moins par rapport à Abbeville, Amiens et Paris, dans la situation que Dieu lui a faite, voit s'accroître la prospérité qu'il a conquise.

C'est que dans le système de Boulogne les chemins rayonnent autour de toutes les grandes villes;

Que dans le système de Calais les chemins rayonnent autour des villages!

Digitized by Google

Entassement des lignes de fer sur un même espace dans le système de Calais.

Une autre observation non moins digne d'attention, c'est que ce système de Calais, qui, on le sait, suit déjà les canaux et leur fait une concurrence si dangereuse, multiplie encore les lignes de fer dans l'espace rétréci qu'occupent Arras, Douai, Lille et Aire. Que de trésors enfouis dans ce coin fortuné de la France, déjà sillonné dans tous les sens de lignes navigables ! Et comment propose-t-on sérieusement au Gouvernement des prodigalités aussi folles quand on le voit si avare même pour les grandes lignes, qu'il parlait d'ajourner à des temps inconnus les voies aboutissant à des points tels que Bordeaux, Lyon, Marseille et Strasbourg !

L'on ne se contente pas, en effet, de demander que l'Etat subventionne ou exécute une ligne se dirigeant par Arras, Douai, Lille, Saint-Omer et Calais; mais on veut qu'il en établisse *une seconde* de Saint-Omer à Arras, tout exprès pour donner à Calais, déjà enrichi de la ruine de Dunkerque, la satisfaction de ruiner Boulogne. C'est à n'y pas croire !

=Ainsi donc, au seul examen superficiel de l'ensemble des deux systèmes, tout se réunit contre celui de Calais.

Complication;
Mauvais agencement;
Impasses multipliées;
Retards immenses;
Appauvrissement de Saint-Valery, d'Abbeville, de Gravelines, de tout le littoral, et de toute la la frontière de Lille à Dunkerque;

Digitized by Google

Ruine *certaine* et *complète* de Boulogne, où les propriétés tomberaient *à l'instant* de 50 pour cent, = dont le passage et le commerce de commission seraient *anéantis* = dont la pêche demeurerait au moins stationnaire ;

Ruine aussi certaine de Dunkerque qui se verrait enlever par Calais tous ses arrivages de l'ouest ;

Appauvrissement de Lille et d'Amiens ;

Appauvrissement des canaux ;

Prodigalités inouies au profit d'une seule contrée!

Et nous n'avons presque rien dit encore de l'impuissance où est ce système de bien remplir le but principal de sa création . l'union de Paris à Londres !

— Mais Calais au moins rachète-t-il ces désavantages évidents par l'une de ces grandes, de ces décisives économies qui consolent de l'abandon du mieux? On va en juger par la traduction en chiffres du développement complet des deux systèmes et de leurs dépenses.

Digitized by Google

Développement complet des deux systèmes.

SYSTÈME DE BOULOGNE.		
De Paris à Amiens.	123,765 m.	
D'Amiens à Boulogne par Abbeville	121,000	
De Boulogne à Calais.	34,400	
De Calais à Dunkerque par Gravelines	38,800	
De Dunkerque à Lille.	74,000	
De Lille à Amiens par Vitry et Arras.	116,000 (*)	
TOTAL	507,965	507,965
SYSTÈME DE CALAIS.		
De Paris à Arras	184,765 m.	
D'Arras à Calais par Saint-Omer .	105,000	
D'Arques à Boulogne.	60,000	
De Watten à Dunkerque.	26,600	
De Blaringhem à Lille	50,000	
De Lille à Arras	55,000	
TOTAL.	481,965	481,965
En plus seulement pour le système de Boulogne.	26,000	26.000

Ainsi l'entier développement du système de Boulogne n'est que de 26,000 mètres plus long que celui de Calais; toute la différence se réduit à un vingtième! Et encore pourrions-nous abaisser cet excédant à 24,000 mètres, en profitant des dernières études spéciales de M. Vallée qui, en dirigeant la route d'Amiens à Bou-

(1) Nous conduisons la ligne par Vitry et non par DOUAI, sans ignorer néanmoins que c'est par cette dernière ville que, conformément à toutes nos demandes, elle doit être menée; mais nous n'avons pas les distances exactes du tracé par DOUAI, et nous avons dû, pour notre parallèle, adopter l'autre. Cela est sans importance, puisque, pour ce qui concerne la route principale de Paris à Lille, les deux systèmes sont absolument les mêmes.

Digitized by Google

logne par l'ouest de Neufchâtel, l'a abrégée de 2,000 mètres.

Mais la seule inspection de la carte et le seul calcul du nombre de centres de population desservis par l'un et l'autre système, feront saisir à l'esprit le moins éclairé que cette économie *apparente* du système entier de Calais *se résout en une perte considérable pour le pays, pour l'État ou pour la compagnie exécutante.* Les esprits les plus superficiels ne pourraient même pas s'y tromper.

Lacunes du système de Calais.

Si l'on prend, en effet, les choses dans leur réalité la plus positive, on n'aperçoit que trop que les trois embranchements promis, dans le système de Calais, à Lille sur Blaringhen, à Dunkerque sur Watten, et à Boulogne sur Arques, ne s'exécuteront jamais. A quoi bon, puisqu'ils ne correspondront plus qu'à un intérêt de localité?=Cela est *certain*, au moins, de l'embranchement de Boulogne. Qui voudra dépenser douze millions dans le seul intérêt de cette ville, quand il sera démontré que cet embranchement, inutile à l'union de Boulogne à Calais, et plaçant Boulogne aussi loin que possible de Paris, ne donnera pas aux rapports de la France avec l'Angleterre une seule facilité de plus?—Notre système, au contraire, n'ayant pas, à vrai dire, un seul embranchement, mais n'étant qu'une *seule ligne circulaire sans aucune solution de continuité*; reliant les ports entre eux, et à Paris comme à Lille, de la manière la plus heureuse; donnant aux relations de l'Angleterre avec la France la double garantie des deux ports en posession de les assurer aujourd'hui,—tout invite à le compléter.

Digitized by Google

Nous pourrions donc, à la rigueur, compter Lille, dans ses rapports directs avec la mer, ainsi que Boulogne et Dunkerque, au nombre des lacunes de Calais, et poser en fait que ces villes ne sont pas desservies; — mais acceptons comme sérieuses ces promesses, si vaines qu'elles soient, voici quels seront encore les points qui n'auront aucun rapport avec son chemin de fer.

1° Lacune d'Amiens à Boulogne par Abbeville	121,000 m.	
2° .... de Boulogne à Calais. .	34,400	
3° .... de Calais à Dunkerque.	38,800	
4° .... de Dunkerque à Lille. .	74,000	
	268,200	268,200

Les lacunes du système de Boulogne, en d'autres termes, les lignes suivies par celui de Calais que le premier ne touche pas, seront :

De Calais à Arras.	105,000 m.
De Dunkerque à Watten . . .	26,600
De Boulogne à Arques	60,600
De Blaringhen à Lille.	50,000
	242,200 242,200

Le système de Calais est donc plus incomplet que celui de Boulogne de 26,000

Il ne faudra, évidemment, dans le système de Boulogne, que 242 kilomètres pour toucher à *tous* les points qu'atteindrait celui de Calais. Il en faudrait 268, dans le système de Calais, pour toucher à *tous* ceux qu'atteint le nôtre. L'économie de développement que nous

Digitized by Google

avions trouvée en sa faveur disparaît donc : ce n'est plus qu'une preuve d'infériorité.

Calcul des Populations.

Cette proposition est démontrée d'une manière plus concluante encore par le tableau de la population des villes et communes traversées ou avoisinées par les deux tracés.

Nous n'avons dû comprendre dans ce tableau, pour ne pas le rendre interminable (Voir l'*appendice* joint à cette lettre), que les villes proprement dites et les communes ayant une population agglomérée de plus de 1,500 ames, autour desquelles, on le sait, se groupent toujours les populations rurales les plus nombreuses, et qui, à raison de leur commerce ou de leur industrie, sont à peu près les seules qui fournissent des voyageurs. Or, de ce tableau il résulte que le tracé de Boulogne touche :

Dans le département de la Somme, à six communes de cet ordre, ayant ensemble une population de	71,187 habit.
Dans celui de Pas-de-Calais, à sept communes ayant une population de .	74,766
Dans celui du Nord, à neuf communes réunissant une population de.	135,154
Et qu'il en avoisine dans les départements de la Somme et du Pas-de-Calais cinq, ayant une population de	14,587
Total.	295,694

Digitized by Google

Le tracé de Calais toucher, dans le premier département, à deux communes de cet ordre, peuplées de. . .	48,671
Dans le second, à neuf communes, peuplées de.	106,839
Dans le troisième, à quatre communes, peuplées de.	104,411
Et qu'il en avoisine, dans les deux derniers, deux, peuplées de	11,381
Total.	271,302
En plus par le tracé de Boulogne .	24,392 habit.

Ce résultat ne peut surprendre. Le système de Calais néglige entièrement, en effet,

1° Tout le littoral d'Amiens à Boulogne, ligne sur laquelle on trouve Abbeville, St.-Valery, Etaples et Montreuil;

2° Le littoral de Boulogne à Calais, district industriel où sont Marquise et Guines;

3° Le littoral de Calais à Dunkerque, où l'on trouve Gravelines;

4° La frontière de Dunkerque à Lille, où l'on trouve Bergues, Steenvorde, Wormhout, Cassel, Bailleul, Armentières; toutes communes traversées par le nôtre.

A cela Calais ne peut opposer que

1° La ligne de Boulogne à Arques, où l'on ne trouve pas un seul centre de population agglomérée;

2° Celle de Blaringhen à Lille, où ne se trouvent que Merville, Estaires et Haubourdin;

3° Celle de Calais à Arras, où se trouvent St.-Omer, Aire, St.-Venant, Béthune, — et dans le voisinage Lillers.

Digitized by Google

Du reste, ainsi que le prouvent les tableaux de proportion que nous rejetons en note dans l'appendice, le système de Calais est plus qu'injuste pour les départements de la Somme et du Nord ; et si, en apparence, il traite mieux celui du Pas-de-Calais que ne le fait le nôtre, dans la réalité, comme il ajoute beaucoup moins que ce dernier à la prospérité des parties de ce département qu'il traverse, pour lesquelles ce chemin est du luxe, quand il est d'absolue nécessité pour le littoral, il est très-vrai que notre département a à son exécution un intérêt bien moindre qu'à celle de notre tracé. Les avantages de Calais ne sont encore ici que superficiels ; la moindre étude les fait disparaître.

Comparaison des dépenses.

Nous allons poursuivre ce parallèle général par la comparaison des dépenses, et l'on verra s'y reproduire les mêmes avantages en faveur de notre système. Pour ne rien laisser à notre propre arbitraire, nous avons suivi partout les estimations même de M. Vallée, en prenant la moyenne de ses estimations alors que nous ne l'avons pas trouvée chez lui et en appliquant scrupuleusement des prix égaux à des tracés suivant une route à peu près semblable.

Si l'on nous objectait que les prix de M. Vallée sont trop bas, nous répondrions que cette observation s'appliquerait au système de Calais comme au nôtre, et qu'il y aurait compensation absolue.

Quoi qu'il en soit, voici les dépenses des deux systèmes d'après cette estimation.

Digitized by Google

COMPARAISON DES DÉPENSES.

SYSTÈME DE BOULOGNE.

D'Amiens à Boulogne. . .	121,000 m.	15,609,000 fr.	(1).
De Boulogne à Calais. . .	34,400 —	6,268,040	(Estimation de M. Vallée).
De Calais à Dunkerque. .	38,800 —	3,511,200	d° d°
De Dunkerque à Lille par l'est de Cassel	74,000 —	6,906,480	(2).
De Lille à Amiens par Arras et Vitry.. . . .	116,000 —	14,102,120	(3).
	384,200	48,516,540	

SYSTÈME DE CALAIS.

D'Amiens à Blaringhen. .	112,100 m.	13,627,997 fr.	(4).
De Blaringhen à Watten.	23,400 —	3,252,600	(Estimation de M. Vallée).
De Watten à Calais. . . .	30,500 —	3,554,000	d°. d°.
D'Arques à Boulogne. . .	60,600 —	11,029,200	(5).
De Watten à Dunkerque.	26,600 —	3,350,600	(Estimation de M. Vallée).
De Lille à Blaringhen.. .	50,000 —	4,900,000	d°. d°.
De Lille à Arras.	55,000 —	6,686,350	(6).
	358,200 m.	45,400,547 fr.	

RÉSUMÉ.

Système de Boulogne.	48,516,540 fr.
Système de Calais.	45,400,547
En faveur de Calais.	3,115,993

(1) M. Vallée a porté la dépense à 16,205,940 fr. pour 125,000 mètres de longueur : soit 129 fr. le mètre.

(2) (3) (4) et (6). Ces quatre lignes ont été comptées sur le pied de 121 fr. 57 c. le mètre, prix moyen des estimations de M. Vallée pour les lignes qui ont été étudiées et qui sont comprises dans ces deux systèmes. Celle qui passe à l'est de Cassel (note 2), a été estimée par la Chambre de Commerce de Dunkerque à raison de 111 fr. 07 c. le mètre. Différence en plus dans notre évaluation, 10 fr. 50 c. le mètre, ou total 777,000 francs, dont nous croyons bien pouvoir réduire notre estimation.

(5) Cette ligne n'a pas été estimée par M. Vallée, ayant été déclarée par lui inexécutable. On l'a calculée sur le même pied que celle de Boulogne à Calais, qui est dans des terrains à peu près semblables, quoique cette dernière présente des difficultés bien moins grandes, c'est-à-dire à 182 fr. le mètre.

Digitized by Google

Mais, si en regard de ces 3,115,993 f., ci. 3,115,993
nous plaçons les 3,160,820 fr. que donne
les 26,000 mètres d'excédant de parcours
que nous avons dans notre système, au
prix moyen de 121 fr. 57 c. le mètre, pour
ramener, par aperçu, les deux systèmes à
une expression *pareille*, ci. 3,160,820

nous trouvons que le système de Calais est
plus cher que le nôtre de. 44,827

Et nous desservons quatre villes de plus.

Nous rapprochons de 45,000 mètres Paris de la mer;

Nous donnons, avec 10,600 mètres de bénéfice, deux ports au lieu d'un à cette capitale;

Nous assurons seuls le parcours de Paris à Londres en un jour;

Nous unissons les ports que Calais isole;

Nous servons la marine, à laquelle nuit le système adverse;

Nous rapprochons Lille de son port naturel de plus du quart de la distance.

Le système de Boulogne réalise donc de véritables économies dans le meilleur sens de ce mot : il est plein de grandeur dans sa simplicité. Si l'on n'en exécute qu'une partie maintenant, aucun dommage ne sera causé; l'avenir ne sera pas compromis; — il se continuera par la suite toujours le même, toujours harmonisé dans toutes ses parties; — jamais l'idée de le modifier ne viendra; — jamais ne naîtra le regret d'avoir gaspillé des capitaux considérables dans la création d'une portion quelconque de lui-même, dont la combinaison serait vicieuse.

Le système de Calais, si rempli de complications

Digitized by Google

inextricables, sera refait avant dix ans! Mais qui réparera les maux que, dans cet intervalle il aura causés?

Aperçu des économies dans l'exploitation, et des produits.

Mais il ne suffit pas que nous ayons prouvé que l'économie tant prônée de l'établissement du plan de Calais n'existe pas; il convient de comparer aussi les deux projets sous le rapport de leurs frais d'exploitation et de leurs produits présumés.

Dans toute entreprise, le succès est dû tout autant aux économies qu'aux recettes journalières.

Il importerait donc peu que celles-ci fussent plus fortes, si les frais étaient plus élevés.

Or, nous avançons sans hésiter cette proposition : = que le plan de Calais, avec ses embranchements multipliés, exigeant un matériel plus considérable, un personnel plus nombreux, imposant quatre départs alternatifs, quatre convois différents, de Boulogne, de Calais, de Dunkerque, de Lille, au lieu de deux qui, dans notre système, partiraient du sommet de la route, de Calais par exemple, et se dirigeraient d'un côté sur Dunkerque, de l'autre sur Boulogne, en prenant sur leur chemin tous les voyageurs allant à Lille, en Belgique, à Amiens ou à Paris; que ce plan, disons-nous, sera *excessivement coûteux dans son exploitation;* tandis que le nôtre s'exploitera avec une économie considérable de personnel, de matériel, de locomotives, d'ateliers, de combustible, et avec un ordre parfait. — Il n'y a pas un ingénieur expérimenté qui ne nous en croie.

D'un autre côté, le système de Boulogne présente un tel ensemble que la compagnie qui l'exécutera n'aura aucune concurrence à redouter; = elle prendra pos-

Digitized by Google

session du territoire du nord tout entier ; = la circulation de voyageurs, de marée et de marchandises qui s'établira sur ses chemins, pour lesquels tous les ports feront incessamment l'office de pompes aspirantes, sera telle que l'on peut affirmer qu'il n'y aura pas en Europe une ligne aussi productive, aussi riche que celle-là. Car ce système ne laisse en dehors de lui aucun intérêt assez élevé pour que l'on puisse songer à y jamais rien ajouter. Il est complet.

Le système de Calais, au contraire, est si mauvais pour les relations de Paris avec Londres, pour celles des ports avec Paris, pour celles de Lille avec Dunkerque, Calais et Boulogne *et vice versâ*, il néglige si complètement les riches produits des pêches de tout le littoral, il suit les canaux dans une si grande étendue de son parcours, il traverse des contrées si essentiellement agricoles, quand les nôtres sont surtout commerçantes, que la masse de ses voyageurs et de ses transports en sera considérablement affaiblie, et qu'il appelle la concurrence pour une époque éloignée de quelques années au plus ce qui, dans l'hypothèse où le gouvernement exécuterait lui-même, pour exploiter ou pour concéder ensuite l'exploitation, réduirait dans une proportion énorme le revenu qu'il obtiendrait.

SECTION TROISIÈME.

COMPARAISON DES DEUX SYSTÈMES AU POINT DE VUE DES DIFFÉRENTS PROBLÈMES QU'ILS RENFERMENT A RÉSOUDRE.

SOMMAIRE. — Calculs des distances dans les deux systèmes pour les voyages de Paris à Londres, — de Paris en Belgique, — de l'un à l'autre des ports de Boulogne, de Calais, de Dunkerque; — de Paris et de Lille à ces ports, et *vice versâ*. — APERÇU DES CHARGES INUTILES QUE LE SYSTÈME DE CALAIS IMPOSE AU COMMERCE.

Il ne suffit pas qu'un système de voies de communication forme un tout parfaitement lié, il faut encore que chacune de ses parties réponde de la manière la plus heureuse à sa destination *spéciale*. L'harmonie et la grandeur de l'ensemble ne peuvent même jamais résulter que du mérite propre comme du parfait agencement des parties. A quoi servirait un système qui, se proposant de conduire à Londres et à Lille, ne toucherait promptement à Lille qu'en augmentant de moitié la distance de Londres!

Aussi l'ordre de discussion veut-il que nous examinions le système de Calais au point de vue de ces problèmes isolés qu'il enserre, comme nous venons de le faire à celui de son développement complet, comparé à celui du nôtre.

—Les problèmes séparés que l'ensemble des lignes du Nord offre à résoudre sont :

1° L'union de Paris à Londres;

Digitized by Google

2° L'union de Paris à Lille et à la Belgique ;

3° L'union des ports du détroit entre eux ;

4° L'union de Paris avec ces ports ;

5° L'union de Lille avec la mer, c'est-à-dire avec ces mêmes ports du détroit;

6° Le voyage de Paris à Londres par Amiens, Lille, Dunkerque et Calais, avec retour par Boulogne.

C'est dans cet ordre que nous allons procéder à un examen dont pas une déduction ne sera produite autrement qu'appuyée de sa *preuve* puisée *à des sources officielles* dont rien ne saurait affaiblir l'autorité.

Pour plus de clarté, nous diviserons cette section, nécessairement un peu longue, en autant de paragraphes que nous venons de poser de problèmes (*).

(*) Les parallèles qui suivent ayant tous pour but de rechercher de quel côté les problèmes partiels qui composent l'ensemble des deux systèmes sont résolus avec le plus d'économie d'argent et de *temps*,

1° Dans l'exécution même du chemin de fer (frais de premier établissement),

2° Dans l'exploitation (entretien, matériel, combustible, personnel),

3° Dans le parcours (frais et durée des voyages),

il est sensible qu'ils doivent être pour la plupart considérés sous ces deux rapports : — de *lignes à créer*, pour résoudre ces problèmes, ce qui comprend les frais de premier établissement, — et de *distances à parcourir* pour se rendre de tel point donné à tel autre point ; — ce qui concerne les frais d'exploitation et de voyages.

Dans le système de Boulogne, il y a un *tronc commun* de Paris à Amiens et deux lignes *principales* : la première d'Amiens à Lille par *Arras* (intérêt belge), — la seconde d'Amiens à Boulogne par le littoral (intérêt anglais), se prolongeant très-utilement jusqu'à *Calais*, en *unissant les deux ports à Paris*.

Dans le système de Calais, il y a un tronc commun de Paris à Arras et aussi deux lignes principales : la première d'*Arras* à *Lille*, toute semblable à celle de Boulogne entre ces deux villes, — la seconde d'Arras à Calais seul, à *qui Boulogne ne peut plus être utilement uni*.

Digitized by Google

S I.

UNION DE PARIS A LONDRES.

Premier but principal de la ligne.

1° *Communication de Paris avec Londres par* UN SEUL *des deux ports de Calais ou de Boulogne.*

A. LIGNES A CRÉER.

Système de Boulogne.

D'Amiens, point d'intersection, à Boulogne par le littoral (distance vraie : celle de 148,600 mètres admise dans la première lettre

---

Ce que nous appellerons *lignes à créer* s'appliquera donc, soit aux lignes principales indépendantes du tronc commun, soit aux lignes secondaires indépendantes de ces lignes principales.

Quant aux *distances à parcourir*, cette distinction n'est plus à faire. Qu'importe que le parcours se fasse sur le tronc commun, sur les lignes principales ou secondaires! S'il n'est pas moins long, il n'en sera pas moins coûteux.

Mais on comprend que pour certains problèmes touchant aux buts principaux, les *lignes à créer* puissent être moindres, quand les *distances à parcourir* sont plus longues et *vice versâ* : cela dépend tout-à-fait du point plus ou moins éloigné de Paris auquel l'on place la division de la ligne vers l'Angleterre et vers la Belgique, en d'autres termes, de l'emprunt plus ou moins prolongé que l'on fait au tronc commun antérieur à la division.

Nous ferons remarquer, du reste, que si nous nous servons des termes lignes *principales* et lignes *secondaires*, c'est que le système *à embranchements détachés et isolés* de Calais nous y oblige ; car dans notre système il n'y a que des lignes principales, ou plus exactement *qu'une seule ligne circulaire, sans solution de continuité.*

Digitized by Google

étant celle de Longueau, au-delà d'Amiens, à Boulogne). 121,000

Système de Calais.

D'Arras, point d'intersection, à Calais. 105,000 (*)

Différence en faveur de Calais. 16,000

B. DISTANCES A PARCOURIR.

Système de Calais. = D'Amiens à Calais par Arras et Aire (nouvelle ligne) . . . . . 166,000 m.

Système de Boulogne. = D'Amiens à Boulogne. . . . . 121,000 (**)

En faveur de Boulogne. . . . . 45,000 mètres.

QUARANTE-CINQ MILLE mètres de moins à *parcourir* pour mener de Paris à Londres !

(*) Dans une récente publication émanée d'Arras l'on avoue 109,000 mètres, au lieu de 105,000 d'Arras à Calais; ce qui donnerait pour le parcours à partir d'Amiens 170,000 mètres au lieu de 166,000 que nous admettons. Nous n'en avons pas moins conservé tous les calculs sur ce dernier chiffre, pour que l'on ne nous accuse pas d'exagérer à notre profit. Nous verrons comment en agiront nos adversaires.

(**) Dans notre précédente lettre à M. le Ministre des travaux publics, comme dans les enquêtes de 1835 et de 1837, nous avons admis, sans observations, le chiffre de 125,000 mètres pour le trajet d'Amiens à Boulogne, bien que nous n'approuvions pas que ce chiffre s'appliquât au trajet de Longueau, au-delà d'Amiens, à Boulogne. Cela était sans inconvénient pour nous tant que l'on ne nous opposait, pour l'union de Paris à Londres, que des distances réelles, que celle de 180,300 mètres pour la route directe d'Amiens à Calais par HENRI LIÉVAIN; — que celle

Digitized by Google

Les 16 kilomètres économisés dans le système de Calais, par l'emprunt du tronc commun jusqu'à Arras, ne réduisent donc pas du tout la distance au profit de Calais, comme on pourrait le penser au premier aperçu. Celle-ci reste et restera toujours, quoi qu'on fasse, de 45 kilomètres moins longue par Boulogne, parce qu'il n'est en la puissance de personne de faire que Boulogne ne soit pas plus près de Paris que Calais.

On n'obtient, par le système de Calais, qu'une économie de frais de premier établissement. Cette économie sur 16,000 mètres, à raison de 129 fr. le mètre, estimation la *plus haute* de M. Vallée pour notre ligne d'Amiens à Boulogne, représente . . . . . .

---

de 209,540 mètres pour la route d'Amiens à Calais par Douai, avec retour sur Hénin-Liétard ;— et telle, à plus forte raison, que celle de 228,000 mètres par Lille et Dunkerque avec suite sur Calais.

Mais dès que Calais, abandonnant tous ses alliés, à peu près délaisse Douai et Lille aussi bien qu'Hénin Liétard, pour se créer une route nouvelle et plus brève qui, elle, aboutit non pas *au-delà d'Amiens*, mais à *Amiens même*, il est trop juste que nous n'acceptions plus que des distances *utiles*.

Cette note était néanmoins nécessaire pour prévenir toute malveillante interprétation.

Quant à notre distance nouvelle de 121,000 mètres, on trouvera la preuve de son exactitude, 1° page 31, paragraphe 59, des *Études* de M. Vallée : — 2° sur sa *Carte générale* ; — et 3° au n° 2 de sa carte des *profils en long* ; et nous espérons bien que ces indications suffiront pour qu'on ne nous la conteste plus.

Quant aux études nouvelles et *inédites* de M. Vallée qui ont abrégé cette distance de 2,000 mètres encore, en faisant passer la ligne par l'ouest de Neufchâtel, nous sommes en mesure de les produire. Mais nous préférons admettre le chiffre de 121,000 mètres pour compenser, par cet accroissement volontaire de longueur, toutes les réductions que des études nouvelles aussi du système qui nous est opposé pourraient faire obtenir.

Digitized by Google

1° En capital, une somme de 2,064,000 (*)
2° En intérêt annuel celle de 103,200
3° En frais annuels d'entretien, à raison de 3,000 fr. le kilomètre, prix très-élevé admis par M. Vallée, pages 147 et 167 de ses *Études* 45,000
Charge annuelle 151,200

Voilà donc le supplément de dépense qu'impose notre système pour la création des lignes principales, porté à toute son expression!

Voici maintenant les compensations :

1° Les frais de locomotion de Paris à la mer seront réduits dans notre système dans la proportion de 45,000 mètres dont il abrège la distance.

Ces frais de locomotion étant, selon M. Vallée (page 158), de 2 centimes 2/10 par voyageur et de 4 centimes 1/2 par tonneau de marchandise et par kilomètre, l'excédant de frais sera, pour les 45 kilomètres à parcourir en plus, de 99 centimes par voyageur et de 2 fr. 2 c. 1/2 par tonneau de marchandise. Si l'on suppose le 2e des cas prévus par M. Vallée (page 214) et que l'on porte à 250,000 le nombre annuel des voyageurs, nombre qui reste évidemment au-dessous du vrai, puisque dans l'état actuel des choses le chiffre des seuls passagers débarquant à Calais et à Boulogne, et dont les 18/20es passent par Boulogne,

(*) Cette estimation, loin d'être augmentée dans l'exécution, sera réduite dans le système qui appelle les départements et les communes à faire l'achat des terrains. Cette mesure déterminera une réduction considérable des prix d'achat et beaucoup de dons gratuits.

Digitized by Google

et, en moyenne de 80,000, on aura un excédant de frais de. . . . . 847,500 fr.

En doublant seulement, selon la même prévision, la circulation en marée et en marchandise, on aura

Pour les 160,000 charges de marées représentant un nombre égal de voyageurs, une autre dépense de. 158,400

Pour les marchandises, 9,600 tonneaux à 4 on 1/2, une troisième dépense de. 19,440

Total par année. 425,340

Ce qui représente un capital de 8,506,800 fr.

Aussi M. Vallée, qui a tout prévu et tout indiqué dans ses *Etudes*, s'occupant de cet excédant de frais de premier établissement de notre système, et le comparant à l'excédant de frais de locomotion trouvé dans le système de Calais, disait-il, page 137 :

« L'économie de frais de locomotion compense et au-delà l'excédant des dépenses d'exécution et d'entretien : IL NE S'AGIT DONC PAS DE FAIRE UN SACRIFICE : IL NE S'AGIT QUE D'UNE AVANCE DANS LAQUELLE ON DOIT RENTRER PROMPTEMENT. »

Voyons maintenant quelles seront dans le système de Calais les charges inutiles imposées au commerce et aux voyageurs.

Le prix du transport d'un voyageur par kilomètre étant, suivant les derniers tarifs approuvés par le gouvernement, de 7 centimes, terme moyen, plus le dixième, l'excédant de frais à la charge *de chaque voyageur* sera, pour les 45 kilomètres, de 3 fr. 46 c. Soit pour 250,000 voya-

Digitized by Google

geurs . . . . . 853,600 fr.

Pour les 160,000 charges de marée, il sera de. 553,600

Le prix du transport d'un tonneau de marchandises étant, terme moyen, de 20 centimes par kilomètre, le surcroît de frais sera de 9 fr. par tonneau : soit pour 9,600 tonneaux 86,400

Charge annuelle pour le commerce. 1,505,000 !

Ce qui représente un capital de 30,100,000 fr.

Et cela pour la seule ligne de Boulogne à Amiens !

On nous objectera, il est vrai, que si les voyageurs et les marchandises paient plus, la compagnie recevra plus aussi ; mais les chemins de fer ne sont pas faits pour que les compagnies aient de lourdes charges à supporter, à la condition de s'en rembourser sur le commerce. Ce que le gouvernement et le bon sens doivent vouloir, c'est que les uns et les autres aient le moins possible à débourser : car la fortune de tous naît ici des bénéfices de chacun.

L'économie si vantée du système de Calais au point de vue spécial des rapports de Paris avec l'Angleterre n'est donc qu'un mot dénué de toute valeur.

Digitized by Google

2° *Communication de Paris avec Londres par les* DEUX PORTS A LA FOIS.

Système de Calais.

D'Arras à Calais	105,000 mètres.
D'Arques à Boulogne	60,600
	165,600

Système de Boulogne.

D'Amiens *à Calais* par *Boulogne*	155,400
Excédant de mètres *à créer* dans le système de Calais	10,200 m.

B. DISTANCES A PARCOURIR.

Système de Calais.

De Paris à Amiens	123,765 mètres.	
D'Amiens à Calais	166,000	
Retour de Calais à Arques	48,500	
D'Arques à Boulogne	60,600	
	398,865	398,865

Système de Boulogne.

De Paris à Amiens	123,765	
D'Amiens à Boulogne	121,000	
De Boulogne à Calais par le littoral	34,400	
	279,165	279,165
Excédant de distance contre le système de Calais		119,700 m

Cet excédant de distances serait tel, qu'il est bien évident que jamais il n'arrivera à un voyageur partant de

Digitized by Google

Paris de se rendre à Calais d'abord pour revenir s'embarquer à Boulogne ! Il ne ferait un voyage si mal ordonné et si dispendieux que dans un cas d'absolue nécessité : ce qui revient à dire que Boulogne, placé en dehors de tout mouvement régulier du commerce, serait par rapport à Paris un pays perdu.

Il faut donc admettre en principe que l'union des deux ports est impossible par le système de Calais, que c'est une chimère que de l'y chercher, et que le voyageur n'aura jamais que le choix de l'un ou de l'autre.

S'il choisit Boulogne,

Dans le *système de Calais*, il aura à parcourir les distances suivantes :

De Paris à Amiens.	123,765	
D'Amiens à Arques.	118,000	
D'Arques à Boulogne. . . .	60,600	
	302,365	302,365

Dans le *système de Boulogne*, il ne parcourra que les suivantes :

De Paris à Amiens.	123,765	
D'Amiens à Boulogne *par le littoral.*	121,000	
	244,765	244,765
En faveur du système de Boulogne.		57,600

S'il choisit Calais, il fera :

Par le système de Calais.	302,765
Par le système de Boulogne	270,165
En faveur du système de Boulogne.	10,600

Calais aura donc imposé à ce voyageur, dans toutes les hypothèses possibles, un surcroît de dépenses, un surcroît de retards. Mais par un renversement bizarre des lois naturelles qui donnerait seul la clef de toutes les

Digitized by Google

combinaisons calaisiennes ce sera des deux ports le *plus voisin de Paris* (Boulogne) qui *se trouvera le plus éloigné* quand les chemins de fer auront été créés, suivant le vœu de Calais; ce sera le plus éloigné (Calais) qui usurpera l'avantage d'être le plus près de la capitale (*).

L'arbitraire de ces combinaisons se trahit ici avec évidence.

Du reste, pour la solution de ce premier problème de la communication de Paris avec Londres, l'avantage est tellement marqué, sous tous les points, en faveur du système de Boulogne qui *donne à Paris, et plus promptement encore, deux ports au lieu d'un*, que ce serait vous faire injure, Monsieur le Ministre, que d'insister.

---

§ II.

Union de Paris a Lille et a la Belgique.

(*Deuxième but principal de la ligne.*)

Les deux systèmes étant ici absolument identiques, Lille et Paris n'ont rien à gagner à l'exécution de celui de Calais. On a vu plus haut que Lille avait même à s'en

---

(*) Calais place Boulogne à 302,365 mètres de Paris.
Il se place lui-même à . . . 289,765.

Différence en sa faveur. . 12,600 mètres.

Boulogne est cependant à 8 lieues 1/2 plus près de Paris que ne l'est Calais !

Si le système de Calais est encore une énigme pour quelqu'un, en voilà le mot !

Remarquez de plus que Boulogne offre à Calais une route plus abrégée de 10,600 mètres que celle qu'il lui plaît de choisir, et que Calais la repousse uniquement parce que Boulogne se trouverait avec lui sur le chemin de fer.

Si Boulogne n'existait pas, Calais n'en voudrait certes pas d'autre ! C'est le second mot de cette énigme.

Digitized by Google

inquiéter très-vivement : il est inutile d'insister sur une considération désormais mise hors de débat.

---

§ III.

Union des ports de dernier ordre.

(Premier but secondaire de la ligne.)

I.

Études des lignes secondaires à créer pour que ces ports puissent communiquer, indépendamment de la ligne PRINCIPALE. (Voir la note au début de cette section.)

Union de Boulogne à Calais et à Dunkerque.

SYSTÈME INVARIABLE DE CALAIS.

De Boulogne à Arques où passerait la ligne principale.	60,600 mèt.	
D'Arques à Calais, *ligne principale*.	*Mémoire.*	
De Dunkerque à Watten, où se rencontre la *ligne principale*. . . .	26,600	
Gravelines entièrement négligé. .	*Mémoire.*	
Total.	87,200	87,200 m.

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Boulogne à Calais, par l'une des contrées les plus riches en minéraux que possède la France, et par une voie classée par M. Vallée dans ses lignes *tertiaires* (3e catégorie), quand celle de Boulogne à Arques est dans les lignes *à rejeter* (5e catégorie).	34,400 mèt.	
De Calais à Dunkerque par Gravelines.	38,800	
Total.	73,200	73,200 m.
Différence en faveur du système de Boulogne.		14,000 m.

Digitized by Google

Ce qui, au terme moyen de 121 fr 57 c. le mètre, représente une économie de frais de premier établissement de 1,701,980 fr.

Etendue de chemin à parcourir par un voyageur pour aller de l'un à l'autre de ces ports.

1er Cas. *Pour se rendre de Boulogne à Calais.*

SYSTÈME DE CALAIS.

De Boulogne à Arques.	60,600 mèt.	
D'Arques à Watten.	18,900	
De Watten à Calais.	30,500	
	110,000	110,000 m.

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Boulogne à Calais par Gris-Nez.	74,400	74,400
En faveur de Boulogne.	74,700	74,700 m.
de moins à parcourir.		
Total.		87,200 m.

2e Cas. *Pour se rendre de Boulogne à Dunkerque.*

SYSTÈME DE CALAIS.

De Boulogne à Watten.	78,600	
De Watten à Dunkerque.	26,600	
	105,200	105,200

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Boulogne à Dunkerque par Calais.	73,200	73,200
En faveur de Boulogne.	32,000	32,000 m.
de moins à parcourir.		
Total.		73,200 m.

Ainsi, dans le système de Calais, Boulogne se trouve à 3,000 mètres plus près de Dunkerque que de Calais ;

Digitized by Google

et c'est là un nouveau renversement de toutes les positions naturelles assez étrange pour qu'on le signale.

3e Cas. *Pour se rendre de Calais à Dunkerque.*

SYSTÈME DE CALAIS.

De Calais à Watten.	30,500
De Watten à Dunkerque.	26,600
(*Gravelines écarté*).	57,100

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Calais à Dunkerque par le littoral, c'est-à-dire par Gravelines.	38,800

En faveur de Boulogne. . . . . 18,300 m. de moins à parcourir.

Ainsi Calais, que nous venons de voir

1° S'éloigner beaucoup de Paris,

2° Se placer à une distance infinie de Boulogne,

3° Mettre Boulogne plus loin de Paris que la nature ne l'a voulu,

4° Le placer plus près de Dunkerque que de Calais, s'éloigne encore ici, à plaisir, de Dunkerque.

Nous verrons bien d'autres bizarreries!

§ IV.

Union de Paris avec les ports du détroit.

(Deuxième but secondaire de la ligne.)

Ce paragraphe, on le comprend aisément, fait en partie double emploi avec le premier, consacré à l'*union de Paris à Londres*, puisque c'est par deux de ces ports, Boulogne et Calais, que les deux capitales communi-

Digitized by Google

queront toujours. On va voir cependant qu'à ce point de vue secondaire des relations des ports avec Paris et de Paris avec eux, dont il faut bien que l'on s'occupe aussi, il y a beaucoup de choses utiles à dire.

I. Relations de Boulogne avec Paris.

L'on a vu au paragraphe premier que le système de Calais plaçait Boulogne à 57,600 mètres plus loin de Paris qu'il ne l'est par le système que nous défendons; et, ce qui a dû surtout frapper l'attention, le plaçait à 12,600 mètres plus *loin* de la capitale que Calais ne se place *lui-même* (bien qu'en adoptant une route *plus longue* que celle que nous lui offrons), lorsque la nature avait, elle, accordé à Boulogne 8 lieues 1/2 d'avance sur Calais. Il n'y a donc rien à ajouter à ces remarques.

II. — Relations de Calais avec Paris.

L'on a vu aussi dans ce premier paragraphe que Calais, *dans le but unique d'empêcher la ligne de passer par Boulogne*, s'éloignait de 10,600 mètres de Paris, et que *dans toutes les directions possibles* il était plus rapproché de Paris par Boulogne que par toute autre ligne. Pourquoi donc Calais invente-t-il des systèmes tout exprès pour s'en éloigner, si ce n'est par esprit de rivalité contre Boulogne ?

Il n'est pas douteux que si *Boulogne n'existait pas, Calais ne voudrait,* à aucun prix, *d'un autre chemin que celui que nous demandons.* — Cela est d'autant plus vrai que le système de Boulogne, *en réduisant de quatre heures environ à une heure* la distance qui sépare Calais du point plus rapproché que nous occupons sur la route de Paris, annule *au profit de Calais* presque tous les avantages de la position de Boulogne, et rendrait cette fois toute son importance et toute sa valeur à la supériorité tant

Digitized by Google

prônée du port de Calais,
était autre chose qu'un v
par les faits.

III. —Relations d

Mais, dans ce premier
dire de Dunkerque qu
Nous entrerons donc

—Dans le système
Dunkerque aura deu
pour se rendre à P

La première, p
tières, Lille, Arra
tres *habituels* et
La seconde, pa
Abbeville et Am
ports; avantag
de nouvelles
times.

—Dans le
route, celle
Car s'il ver
ras, il fau
un long
comme
tion n
car si
qui y

Digitized by Google

Digitized by Google

Celui de Calais, au contraire, *accroit* la distance par la route *naturelle*, il la réduit par une route nouvelle que Dunkerque a intérêt à ne pas prendre.

Et ceci confirme encore tout ce que nous avons dit sur ce qu'il y a de faux et d'arbitraire dans le système de Calais, qui semble un jeu d'esprit au soutien de ce paradoxe : « que les chemins de fer sont faits pour déplacer les existences et les routes, » — plutôt qu'une œuvre sérieuse et sensée.

---

§ V.

Union de Lille a la mer, *c'est-à-dire avec les ports de* Boulogne, *de* Calais *et de* Dunkerque.

(Troisième but secondaire de la ligne.)

I.

Lignes secondaires à créer indépendamment de la ligne principale.

système de boulogne.

De Lille à Dunkerque.	74,000	
De Dunkerque à Calais	38,800	
De Calais à Boulogne.	34,400	
	147,200	147,200

système de calais.

De Lille à Blaringhen.	50,000	mèt.
De Watten à Dunkerque.	26.600	
D'Arques à Boulogne.	60,600	
Total.	137,200	137,200 m.
En faveur de Calais.		10,000m

Digitized by Google

II.

Distances à parcourir.

1° *Pour le voyageur allant de Lille à Boulogne.*

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Lille à Dunkerque.	74,000	
De Dunkerque à Calais. . . .	38 800	
De Calais à Boulogne.	34,400	
	147,200	147,200

SYSTÈME DE CALAIS.

De Lille à Blaringhem.	50,000 m.	
De Blaringhem à Boulogne (environ).	70,000	
	120,000	120,000
En faveur de Calais. . .	27,200	27,200

2° *Pour le voyageur allant de Lille à Calais.*

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Lille à Dunkerque.	74,000	
De Dunkerque à Calais.	38,800	
	112,800	112,800

SYSTÈME DE CALAIS.

De Lille à Calais par St.-Omer.	103,900	103,900
En faveur de Calais.		8,900

3° *Pour le voyageur allant de Lille à Dunkerque.*

SYSTÈME DE CALAIS.

De Lille à Watten.	73,400 mèt.	
De Watten à Dunkerque.	26,600	
	100,000	

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Lille à Dunkerque.	74,000	
En faveur de Boulogne. . .	26.000	26,000

Digitized by Google

Ainsi, dans deux de ces problèmes, Calais a sur nous un avantage de 27,200 et de 8,000 mètres ; dans le troisième la comparaison est en notre faveur de 26,000 mètres; mais quelle différence dans les résultats ! — Le système de Calais met les deux ports de Calais et de Dunkerque à égale distance de Lille, à peu près ; et par une bizarrerie nouvelle il place Boulogne presque aussi près de Lille que de Calais. — Celui de Boulogne laisse les trois ports dans leur position naturelle.

Mais quel motif peut avoir Calais pour changer ainsi l'état des choses ? C'est évidemment de s'emparer de tout, ou d'une grande partie des rapports de Dunkerque avec Lille pour les arrivages de la Manche.

Boulogne, en effet, a bien peu de rapports avec Lille ; il gagne d'autant moins à ce système que la route qu'on lui offre sur Lille par Arques, Blaringhen, Merville et Estaires n'a aucune importance commerciale et traverse un pays privé de tous centres un peu considérables de population. Calais a un peu plus de relations, à cause de ses canaux et de son voisinage plus rapproché ; mais ce qu'il gagne est bien faible ! — Dunkerque a, lui, des rapports de tous les jours, de tous les instants. Ce sont Lille et Dunkerque qu'il faut surtout rapprocher dans leur commun intérêt : or, le système de Calais les met à 100,000 mètres l'un de l'autre ; celui de Boulogne à 74,000. Lequel des deux est le préférable ?

Faisons donc remarquer ici, encore une fois, à quel point le système de Calais tend à déplacer les existences et les relations établies ; combien il est vrai que celui de Boulogne, au contraire, a pour effet de les fortifier, de leur donner une vie nouvelle. Autant l'un est destructeur, autant l'autre est conservateur et progressif. Cette considération seule doit être toute puissante.

Digitized by Google

=Mais, de plus, nous venons *évidemment* de choisir l'hypothèse la plus favorable à Calais, celle d'un voyageur n'ayant, en partant de Lille, qu'un seul des trois ports à visiter. Mais si nous admettons l'hypothèse la *plus ordinaire*, celle où ce voyageur aura à faire dans deux des ports à la fois, soit Dunkerque et Calais, soit Calais et Boulogne, ou dans les trois en même temps, alors le chiffre de la distance qu'il aura à parcourir en plus dans le système de Calais devient *énorme*. Il sera celui-ci :

A. Pour aller de *Lille à Dunkerque et Calais*.

SYSTÈME DE CALAIS.

De Lille à Dunkerque par Watten. .	100,000	
De Dunkerque à Calais.	57,100	
	157,100	157,100 m.

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Lille à Dunkerque par l'est de Cassel.	74,000	
De Dunkerque à Calais par Gravelines.	38,800	
	112,800	112,800 m.
En faveur de Boulogne.		44,300

B. Pour aller de *Lille à Calais et Boulogne*.

SYSTÈME DE CALAIS.

De Lille à Calais.	103,900	
De Calais à Boulogne.	109,100	
	213,000	213,000

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Lille à Calais par Dunkerque.	112,800	
De Calais à Boulogne	34,400	
	147,200	147,200.
En faveur de Boulogne.		65,800

Digitized by Google

C. Pour se *rendre de Lille dans les trois ports.*

SYSTÈME DE CALAIS.

De Lille à Dunkerque par Watten.	100,000	
Retour de Dunkerque à Calais par Watten.	57,100	
Retour de Calais à Boulogne au *minimum*	109,100	
TOTAL	266,200	266,200

SYSTÈME DE BOULOGNE.

De Lille à Dunkerque.	74,000	
De Dunkerque à Calais.	38,800	
De Calais à Boulogne.	34,400	
	147,200	147,200
Différence.		119,000! (*)

(*) Quelques exemples feront mieux sentir combien le système de Calais est ruineux pour le commerce, ou pour mieux dire combien il est insoutenable.

Qu'un voyageur veuille aller de Boulogne à Calais par Watten, il aura à payer pour les 109,100 mètres à parcourir, à raison de 7 centimes le kilomètre, plus le dixième, 8 fr. 40 c. Dans des temps de concurrence on a payé 2 francs.

Un tonneau de marchandise coûtera à transporter par le chemin de fer, à raison de 20 centimes le kilomètre, 21 fr. 82 c. Il en coûtera par le roulage ordinaire 18 fr. 50 c. au plus.

Le temps du parcours par le chemin de fer sera de 3 heures 25 minutes, non compris l'attente du convoi venant de Lille ou de Dunkerque: la durée du voyage par les diligences actuelles est de 4 heures au plus, souvent de 3 heures à 3 heures et demie. L'estafette n'en met que deux.

Si ce sont là les résultats du chemin de fer, nous le demandons, à quoi sert de le construire?

=Pour les rapports de Lille avec Dunkerque, qui sont bien autrement importants que ceux de Boulogne avec Calais, la différence entre les deux systèmes est encore plus considérable.

Digitized by Google

— Pour la circulation du rayon de Lille aux ports, et des ports entre eux, il y a donc une telle complication de mouvements, tant d'allées et de venues, tant de circuits inutiles par l'imperceptible village de Watten, centre de toute cette partie du système, que la somme d'excédants de distance sur le tracé de Boulogne en est devenue effrayante.

§ VI.

Voyage de Paris a Londres par Amiens, Lille, Dunkerque et Calais, avec retour par Boulogne, [*l'un des voyages les plus importants et les plus fréquents que le grand commerce ait à faire.*]

L'examen que nous venons de faire de tous ces problèmes *isolés* a sans doute un très-grand intérêt; car il correspond à des actes, à des besoins journaliers du commerce. — Mais pour faire mieux apprécier les défectuosités du système calaisien, nous allons les réunir tous en un seul.

Il faut prendre, en effet, le mouvement commercial tel qu'il est établi depuis des siècles; car il est trop sensible que si les chemins de fer viennent le déplacer, ce ne sont plus que des instrumens de ruine et de déchiremens intérieurs. Le négociant de Paris en relation avec Dunkerque l'est toujours en même temps avec

---

Par l'est de Cassel, un voyageur paiera 6 fr. 69 c.; par Watten et Saint-Omer, il paiera 7 fr. 70 c.

Par la première de ces routes un tonneau de marchandises coûtera 14 fr. 80 c.; par la seconde il coûtera 20 fr. 00 c.

La durée du voyage sera dans la proportion, un quart plus longue dans l'une que dans l'autre.

Digitized by Google

Lille; il l'est bien souvent avec Londres, avec Amiens, et parfois avec Boulogne et Calais. Admettons donc, avec les faits les plus fréquens, qu'il veuille visiter ces divers points. — Par le système de Boulogne, qu'il s'embarque à Boulogne pour Londres, qu'il s'embarque à Calais, qu'il prenne telle voie que bon lui semble, il n'aura pas perdu une minute; il aura trouvé le parcours le *plus prompt*, le *plus complet*, le *plus économique*; il n'aura jamais été forcé de revenir sur ses pas, et il aura abrégé sa route de 102,500 mètres, c'est-à-dire de 3 heures 12 minutes; il aura payé en moins 7 f. 89 c.; ce qui, pour une moyenne de 10,000 voyageurs seulement faisant ce parcours entier, représente une économie annuelle de 78,900 fr., en capital 1,578,000 fr.

Dans le système de Calais, il subira, quoi qu'il fasse, un parcours inutile, égal, à 2,000 mètres près, à toute la distance de Lille à Calais par St.-Omer! (*)

Que de temps et d'argent perdus!

= Les mêmes vices se révéleraient dans tous les problèmes que l'on pourrait se proposer de résoudre dans l'étendue du système entier. La raison en est simple : c'est que dans un plan dressé dans le but unique de supplanter autrui, sans égard pour quelque intérêt supérieur que ce puisse être, on n'avait nul compte à tenir des relations de ville à ville.

(*) Ce résultat est si décisif qu'il vaut la peine d'être bien prouvé : le voici obtenu par le développement de toute la route parcourue,

Digitized by Google

A quoi cela pouvait-il être bon ? A assurer la fortune du chemin de fer peut-être, à lui donner une grande valeur politique, à lui garantir des produits considérables ?

à l'aller et au retour, dans les deux systèmes, en laissant, au retour, le voyageur à Amiens, pour éviter d'inutiles répétitions de chiffres.

Pour *aller*, *en partant de* PARIS, *à* LILLE, DUNKERQUE, CALAIS *et* LONDRES, *avec retour à* PARIS *par* BOULOGNE *et* AMIENS.

SYSTÈME DE CALAIS.

Aller :

De Paris à Amiens.	123,765 mètres.	
D'Amiens à Lille par Vitry et Arras.	116,000	
De Lille à Dunkerque par Watten.	100,000	
De Dunkerque à Calais par Watten.	57,100	
	396,865	
Retour :		
De Boulogne à Arques. 60,600 / D'Arques à Amiens. . . 118,600	179,200	
Total	576,065	576,065 mètres.

SYSTÈME DE BOULOGNE.

Aller :

De Paris à Amiens	123,765 m.	
D'Amiens à Lille.	116,000	
De Lille à Dunkerque.	74,000	
De Dunkerque à Calais.	38,800	
	352,565	
Retour :		
De Boulogne à Amiens	121,000	
	473,565	473,565

Distance en plus par le système de Calais. . . . 102,500 mètres.

Digitized by Google

Qu'importe ! et que pouvaient paraître ces résultats auprès de ce but si envié de ruiner les villes rivales, Dunkerque et Boulogne ?

Aussi voyez ! = Les ports doivent être réunis, on les isole. = Boulogne a des rapports très-fréquents avec Paris ; il s'en trouve très éloigné. Il n'en a pas, ou il n'en a que très-peu avec Lille ; il en est rapproché. — Dunkerque fait d'immenses affaires avec Lille, on l'en éloigne. = Calais se trouve *par la route de Boulogne* à 155,400 mètres d'Amiens ; il préfère prendre celle de Watten, quoiqu'elle soit de 10,600 mètres plus longue. = Il semble en vérité que les auteurs du système Calaisien aient eu en vue de tout renverser, de tout disloquer. C'est un chaos à ne plus s'y reconnaître. Et l'on peut dire, sans aucune exagération, qu'un bouleversement physique serait moins fatal à la France du nord qu'un chemin de fer ainsi disposé ; car ce bouleversement n'aurait qu'un effet momentané, tandis qu'un chemin de fer déplaçant toutes les habitudes et toutes les existences serait pour chacune des villes dont il briserait les relations une cause éternelle de ruine.

Nous allons au surplus grouper dans un tableau tous les résultats fournis par les nombreux détails qui composent cette section de notre examen comparatif. Il pourra dispenser de sa lecture ; mais nous ne pouvions, nous, nous dispenser de faire *preuve* de tout ce que nous avancions ; car ce travail est, sur toutes choses, une œuvre de *bonne foi*.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

QUATRIÈME SECTION.

Comparaison spéciale des lignes d'Arras a Calais, et d'Amiens a Boulogne.

Sommaire.— Cette comparaison n'est qu'une concession faite à nos adversaires; car ces lignes prises en elles-mêmes ne répondent à aucun intérêt.— Seules questions que l'on doive poser.— Toutefois : parallèle des distances, des frais de premier établissement et de circulation. — De l'embranchement d'Arques à Boulogne avec celui de Boulogne à Calais. — De la situation des ports par rapport à Paris dans le système de cette ligne de Calais à Arras.— Quelques mots des rapports avec la Belgique. — Considération militaires.—Le système de Calais est en opposition avec son principe.—L'adoption du nôtre est une conséquence logique et forcée de la préférence donnée à Amiens sur Saint-Quentin.

Nous avons raisonné jusqu'ici, Monsieur le Ministre, sous l'empire de cette idée que les grandes lignes de chemins de fer ne seraient jamais établies en France que d'après un système *conçu avec ensemble*, en vue de l'avenir autant que des besoins du présent. Or, cette pensée nous conduisait naturellement à l'examen comparatif des deux systèmes *complets*.

Mais puisque l'on a fait à vous et aux Chambres cette injure de croire qu'après tant d'études et d'essais avortés, l'on en viendrait encore à créer des chemins de fer, vaille que vaille et à tout hasard, comme un expédient pour avoir le droit de dire que l'on a fait quelque chose et que la session n'a pas été stérile, il faut bien que nous nous résolvions à mettre en présence aussi les deux lignes particulières d'*Arras* à Calais et d'Amiens à *Boulogne*.

—Vous remarquerez tout d'abord, Monsieur le Ministre,

Digitized by Google

qu'un semblable parallèle n'a aucun sens, aucune portée; car ses termes ne répondent à rien.

Qu'importe, s'il vous plaît, à la question générale des chemins de fer du nord que l'on aille d'Arras à Calais, ou d'Amiens à Boulogne! Est-ce pour Arras, Amiens, Boulogne et Calais en particulier qu'ils seront créés? Que font donc au débat ces distances partielles?

Les seules questions qu'il soit rationnel de poser sont celles-ci :

QUELLE EST LA VOIE LA PLUS COURTE DE PARIS A LA MER?

CETTE VOIE DÉCOUVERTE, EST-ELLE OU N'EST-ELLE PAS CELLE QUI SE RATTACHE LE MIEUX A L'ENSEMBLE DU SYSTÈME?

Tout le reste n'est que temps perdu, lutte de clochers, querelles d'intérêts le plus souvent inavouables, et assurément indignes du Gouvernement et des Chambres.

L'inutilité de la question *spéciale* que l'on nous force à aborder va se révéler bien clairement d'ailleurs dans la nature des moyens employés pour l'emporter.

L'on a imprimé depuis si long-temps à Calais ou dans certains journaux dévoués à cette ville, en termes plus ou moins convenables, et l'on a répété depuis sous tant de formes ce que nous allons exposer, qu'il est impossible qu'il n'en soit pas arrivé jusqu'à vous quelque chose, et que nous sommes certains, en y répondant, de ne nous adresser qu'à des articulations produites sinon dans les mêmes termes, au moins dans le même sens.

L'on a donc écrit ou insinué

1° Que le parcours d'Arras à Calais étant de 100 kil. celui d'Amiens à *Calais* par Boulogne de . . . 179

la différence de parcours était de . . . . . 79 kil.

2° Que la ligne d'Amiens à *Calais* [illegible]

sommes énormes, peut-être *trente millions* de plus que celle d'Arras à *Calais*;

3° Que l'adoption de la direction d'Arras à Calais *faciliterait* tellement le rattachement de la ville de Boulogne à cette ligne qu'il n'était pas douteux que des compagnies particulières ne reliassent *immédiatement* au chemin principal près d'Aire, comme Dunkerque à Watten; *la ligne de Boulogne à Aire ayant été étudiée par M. Vallée, qui l'avait reconnue* TRÈS-EXÉCUTABLE;

4° Qu'alors ces trois ports seraient placés à la *même distance de Paris*, puisqu'ils seraient à la même distance de la ville d'Aire; = qu'il y aurait égalité entre eux; = Paris acquérant ainsi trois ports pour communiquer avec l'Angleterre : *communication* ALORS *toujours possible*.

5° Que la ligne d'Amiens à Calais par Boulogne ne présentait pas ces avantages; parce qu'elle ne donnait une communication avec l'Angleterre que par le seul port de Boulogne; la partie du chemin entre Boulogne et Calais présentant de si grandes difficultés d'exécution qu'il était à craindre qu'après y avoir sacrifié des sommes énormes on ne fût obligé d'y renoncer et de revenir à la ligne d'Arras.

6° Que le seul port de Boulogne serait insuffisant pour assurer le service régulier de France en Angleterre;

7° Que la ligne de Calais à Arras devait encore avoir la préférence à cause des communications *directes* qu'elle établissait des villes de Valenciennes, Douai, Arras, Béthune, Lillers, Aire et Saint-Omer, à la mer.

On s'est appuyé de plus, du moins nous le pensons, sur certaines *considérations militaires*.

Digitized by Google

Nous allons reprendre chacune de ces propositions, à la plupart desquelles il sera bien difficile de donner une qualification qui fût polie sans cesser d'être juste.

C'est ici surtout, Monsieur le Ministre, que nous nous féliciterons du soin scrupuleux que nous avons pris, dans tout ce qui précède, d'apporter des preuves à l'appui de tous nos dires. Elles vont nous servir deux fois.

I. Ce n'est pas 174 kilomètres que compte la ligne d'Amiens à *Calais* par Boulogne, mais bien 155,400. La différence entre elle et celle d'Arras à Calais n'est donc pas de 63, mais seulement de 46 kilomètres; et vous ne perdrez pas de vue qu'au prix de ces 46 kil. de plus, cette ligne a *déjà* donné à Paris les deux ports de Boulogne et de Calais, tout en abrégeant le parcours de 45,000 mètres pour le voyageur voulant s'embarquer à Boulogne, — de 10,600 mètres pour celui qui préférera le port de Calais, même en ne comptant que 105,000 mètres de Calais à Arras.

Mais qu'à cette ligne d'Arras l'on veuille joindre le port de Boulogne pour donner à Paris ces deux ports aussi et *rendre la traversée pour l'Angleterre aussi prompte que possible*, suivant l'aveu que la force des situations arrache, bien malgré eux, à nos adversaires, alors il faut aux 105,000 mètres déjà trouvés, en ajouter. 60,600

autres; et l'on a un total de. 165,600,

c'est-à-dire de 44,200 mètres de plus à créer que par la voie du littoral.

Et quant aux distances, elles seront augmentées, vous l'avez vu, de 44,600 mètres pour le voyageur voulant

Digitized by Google

allée de Paris à *Boulogne*, sera-t-elle abrégée pour Calais. Voilà un peu de vérité en voici plus encore.

II. Ce n'est pas une somme fabuleuse, comme on l'a dit, que coûtera la ligne d'Amiens à Calais par *Boulogne* de plus que celle d'Arras à Calais seul. Nous avons indiqué les chiffres authentiques des dépenses ; voici ce qu'ils nous apprennent.

LIGNE DE CALAIS A ARRAS.

De Calais à Watten. .	30,500 m.	3,554,000 f. (Estim. de M. Vallée).	
De Watten à Arras. .	74,500	9,056,965 (1)	
	105,000 (2)	12,610,965	12,610,965

LIGNE D'AMIENS A CALAIS PAR BOULOGNE.

D'Amiens à Boulogne.	124,000 m.	15,609,000 [3]	(Est. de M. Vallée)
De Boulogne à Calais.	34,400	6,268,400	id.
Total. .		21,877,400	21,877,400
Excédant pour la route d'Amiens seulement.			9,266,435

Et veuillez remarquer, Monsieur le Ministre,

1° Que l'on ne peut ajouter aux estimations d'un côté sans y ajouter aussi de l'autre, et que les proportions, quoi qu'on fasse, seront toujours les mêmes ;

2° Que M. Vallée répète en maints endroits de ses Études, pages 114 et 151, que le tracé d'Amiens à Boulogne est évalué par lui au plus haut et pourrait aisément être moins cher ;

3° Qu'il en a, en effet, déjà réduit la dépense de 2,000

(1) A 121 fr. 57 c. le mètre.

(2) Nous ne comptons ainsi, sur le sol, que 105,000 mètres de Calais à Arras pour comprendre et au-delà toutes les [illegible] de distance que nos adversaires pourraient obtenir. Voir la note page 90.

[3] A 129 fr. le mètre.

Digitized by Google

mètres en le conduisant par l'ouest de Neufchâtel; réduction dont nous ne nous occupons pas;

4° Que les études du tracé direct d'Arras à Calais n'ont été faites, au moins pour une grande partie du parcours, par aucun ingénieur connu; et qu'en estimant la ligne entière à 121,570 le mètre, quand nous portons le nôtre à 129, nous faisons une concession que les difficultés de terrain des environs d'Arras nous autoriseraient à retirer;

5° Que la confusion des deux lignes Anglaise et Belge d'Arras à Amiens obligera au doublement immédiat de la voie sur une longueur de 61,000 mètres, quand il pourrait être pour long-temps ajourné en les divisant à Amiens.

— Mais que l'on veuille relier le port de Boulogne à la ligne principale comme nous le faisons, nous, de celui de Calais, pour notre prix de 1,877,400; il faudra aux 12,610,965 fr. déjà trouvés pour la ligne d'Arras; ajouter l'énorme dépense de l'embranchement d'Arques à Boulogne, qui est de 11,029,200

Et l'on aura un total de . . . 23,640,165

C'est-à-dire de 1,762,765 fr. de frais de premier établissement de plus que dans le plan de Boulogne.

Que penserez-vous maintenant, Monsieur le Ministre, de cette économie prétendue du tracé d'Arras, quand vous vous rappellerez que, même en laissant Boulogne de côté, en ruinant, sans égards aucuns, une ville de TRENTE MILLE AMES, *la ville de France de son ordre qui a le plus besoin que le chemin de fer l'atteigne*, au profit d'une autre ville qui compte ONZE MILLE HABITANTS à peine, et qui a déjà ses canaux, le projet d'Arras et de Calais imposera

Digitized by Google

encore aux seuls voyageurs allant de Paris à Londres un surcroît annuel de frais de 865,000 francs, représentant un capital de 17,300,000 francs?

Vous voyez donc bien, Monsieur le Ministre, que la véritable économie, celle qui féconde et sauve les Etats, est en faveur de notre système, et que le système adverse n'a pour lui que cette économie apparente de pot au feu qui les ruine.

III. Il est incroyable que l'on ait pu écrire que le rattachement de Boulogne à la ligne d'Arras à Calais, à Arques, était chose si facile qu'une compagnie s'empresserait d'exécuter cet embranchement; et qu'à l'appui d'une semblable proposition l'on n'ait pas craint d'invoquer l'autorité de M. Vallée. Nous affirmons que cet honorable ingénieur sera fort surpris de cette transformation si hardie de son texte.

Vous allez en juger! M. Vallée dit, page 72, que malgré l'emploi de pentes de 5 millièmes, il n'évitera ni le souterrain de Verval, de 3,600 mètres de longueur! ni des terrasses considérables; = page 74, que cet embranchement est à la rigueur exécutable, mais trop cher pour n'être pas *ajourné indéfiniment*; = page 74 encore, que mieux vaut, pour rejoindre Boulogne à cette ligne, *prendre le chemin du littoral, de Boulogne à Calais*, c'est-à-dire, redescendre du nord au sud; = et enfin, page 208, il classe cet embranchement dans les LIGNES A REJETER.

IV. Est-il plus vrai qu'il y aura par cette ligne de Calais à Arras *égalité* entre les *trois* ports qui se trouveront à la même distance de Paris, puisqu'ils seront à la même distance de la ville d'*Aire*? Voyons.

Au lieu d'Aire, prenons Arques qui est un peu au-dessous de Saint-Omer, pour ne pas présenter de chiffres

Digitized by Google

nouveaux sans utilité pour personne, puisque d'Arques à Aire la route sera la même pour tous : et nous aurons

De Dunkerque à Arques. 44,600

De Calais à Arques. 48,500

De Boulogne à Arques. 60,600

Singulière égalité, comme vous le voyez, Monsieur le Ministre, que celle qui place Boulogne à une distance de Paris plus longue de 16,000 mètres que Dunkerque, et de 12,100 mètres que Calais, quand sa position géographique lui donne 34,400 mètres d'avance sur Calais, et 73,200 sur Dunkerque, par rapport à Paris.

Et quant à cette autre assertion que Paris aura ainsi les trois ports, ce serait vrai si l'embranchement de Boulogne à Arques se faisait jamais; mais vous avez vu que c'était folie d'y songer.

On se joue donc ici des mots, et, il faut bien le dire, de choses plus respectables encore que les mots.

N'est-il plus vrai que la ligne du littoral ne présente pas cet avantage de donner à Paris les trois ports, que la partie du chemin de Boulogne à Calais soit *inexécutable*, et que l'on *serait réduit à l'abandonner après l'avoir entreprise* ? = Il serait fort étrange qu'il en fût ainsi, quand vous voyez Dunkerque se rattacher de toutes ses forces à cette ligne; quand la commission de 1837 disait : que *la grandeur de l'entreprise était là!*

Mais écoutons encore sur ceci M. Vallée.

Il ne dissimule pas, vous le pensez bien, dans son impartialité, les difficultés de terrain existantes de Boulogne à Calais; il porte au contraire ses estimations à leur plus haute expression, à 182 fr. le mètre. Puis il dit, page 52 : « De Boulogne à Calais le tracé se trouve dans » un terrain montueux et très accidenté; au-delà de » Calais jusqu'à Dunkerque, il ne présente aucune diffi-

Digitized by Google

» cilité. Il est aisé d'avoir sur ce tracé des embranchements pour desservir très-bien les carrières, mines et » houillères des environs de Boulogne et le port de cette » ville. » (*)

Tout ceci, comme vous le voyez, Monsieur le Ministre, ne donne guère l'idée de ces difficultés gigantesques que l'on a présentées, et de cette puérile fantasmagorie d'entreprise qu'il faudra délaisser, après y avoir engagé des sommes énormes, qui semble au reste une insulte faite à la raison.

Mais voici mieux encore.

M. Vallée classe, page 208, cette ligne de *Boulogne à Calais* dans les lignes tertiaires, c'est-à-dire, après sa ligne principale de Paris à Lille et ses lignes secondaires d'Amiens à Boulogne et de Lille à Dunkerque et à Calais; et page 183 il dit, en parlant de ce chemin et de son influence sur le nombre de voyageurs qui se rendront en France pour se diriger de là sur les principaux points de l'Europe, qu'il *attirera beaucoup d'étrangers sur notre territoire*, et que S'IL EST MOINS IMPORTANT QUE LA LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE, IL L'EST PLUS QUE CELLE DE ROUEN AU HAVRE!

Que peut-on ajouter à de telles paroles?

VI. Est-il vrai que le port de Boulogne soit insuffisant à assurer les communications régulières de France en Angleterre et *vice versâ*?

Sans embarrasser cet écrit, monsieur le ministre, de

(1) C'est ici le lieu de faire remarquer que si le chemin de Boulogne à Calais est cher, il sera très-productif aussi. Les précieuses richesses minérologiques du Boulonnais, si connues des ingénieurs, lui devront enfin un débouché, tandis que la ligne de Boulogne à Arques, deux fois aussi coûteuse, ne rapportera rien.

Digitized by Google

détails de navigation, qui trouveront une place plus convenable dans l'*appendice* joint à cette lettre, nous répondrons :

1° Que des états relevés des registres du mouvement du port de Boulogne, registres indicatifs de la situation atmosphérique, dûment certifiés par M. le capitaine du port, et par nous produits, il résulte :

A.— Que dans la période de 1837 au 31 décembre 1841 il n'y a eu aucun jour où l'état de la mer et la violence des vents contraires n'eussent pas permis d'entrer.

B.—Que le nombre de jours où il n'a pu *sortir* de bâtiments pour la même cause, a été de. . . . 12

Moyenne par année. . . . 2 1/2

C.— Que dans la même période le nombre des relâches *forcées* des malles anglaises et françaises en ce port a été de. 100

Moyenne par année. . . . 20

Ce qui suppose autant d'impossibilités absolues ou de grandes difficultés d'entrer au port de Calais, au moins en temps utile pour que le service de la poste ne fût pas retardé outre mesure.

2° Que le tracé de Boulogne est celui des deux qui donne le plus économiquement et le plus promptement à Paris, les deux ports de Calais et de Boulogne, à ce point qu'il touche aux deux ports 20000 mètres plus tôt que celui de Calais n'atteint le port de Calais seul.

3° Que si le port de Boulogne n'avait pas une valeur si bien reconnue, l'on n'imaginerait pas pourquoi Calais se donnerait tant de mal et s'éloignerait à plaisir de Paris tout exprès pour que le chemin de fer ne touchât point au port naval.

Et 4° Nous reproduirons ici le plus irréfutable des arguments, à savoir : le tableau du mouvement des passagers par les deux ports, et celui du produit des douanes, relevé

Digitized by Google

en grande partie sur des marchandises de transit et des articles de Paris, qui réquièrent à la fois célérité et sûreté dans leur expédition de l'une à l'autre des deux capitales qu'il s'agit de réunir.

Voici ce tableau qui est assez significatif pour que nous nous dispensions d'y ajouter un commentaire.

TABLEAU COMPARATIF

DU MOUVEMENT DES VOYAGEURS PAR CALAIS ET BOULOGNE

Dans la période décennale de 1831 à 1841.

	Boulogne.	Calais.
1831	11,181	38,396
1832	10,427	36,136
1833	15,933	41,412
1834	18,516	44,504
1835	25,837	38,279
1836	54,993	35,133
1837	56,015	28,843
1838	61,867	25,224
1839	56,495	23,145
1840	52,624	20,293
1841	47,953	21,019

PRODUITS COMPARÉS DES DOUANES DE BOULOGNE ET DE CALAIS

Pendant la même période (les recettes sur les sels non comprises).

	Boulogne.	Calais.
1831	261,787 f. 94 c.	1,183,043 f. 09 c.
1832	272,764 56	1,638,190 54
1833	295,134 77	1,752,415 32
1834	385,390 25	1,856,963 38
1835	451,948 30	1,979,410 80
1836	677,547 50	2,170,311 41
1837	787,798 07	1,787,480 82
1838	1,177,589 46	1,845,235 45
1839	1,252,973 14	1,437,234 11
1840	1,566,521 98	990,065 24
1841	1,815,850 37	1,359,367 87

Digitized by Google

Ainsi en cinq années la recette des douanes de Boulogne s'est élevée de 160,000 francs à près de 2 millions, tandis que celle de Calais cependant restait beaucoup à la chiffre des passagers s'est élevé de 50,000 à une moyenne de 55,000, qui donne au port de Boulogne, dans les cinq dernières années seulement, une supériorité de 256,500 passagers.

VII. Enfin est-il utile à la France qui va posséder une première ligne de Paris en Belgique par Douai et Valenciennes, — une seconde par Lille et Roubaix; — une troisième ligne de Calais à Lille par Gravelines et Dunkerque, suivant notre système; par St.-Omer et Merville suivant celui de Calais; — et que le gouvernement belge, fort embarrassé de sa section d'Ostende, qui, pour être une impasse, lui est fort onéreuse, invite et aidera à en créer une *quatrième* de Dunkerque à Ostende par Furnes: — est-il, disons-nous, utile à la France d'en créer une *cinquième* de Saint-Omer à Arras, dans l'intérêt unique de Saint-Omer, d'Aire et de Béthune?

Évidemment, non. Ce serait une superfétation; ce serait ajouter de plus en plus, en lui offrant trois artères au lieu d'une qui suffit et au-delà, à la tendance que pourraient avoir les Anglais à diriger sur la Belgique et sur l'Allemagne celles de leurs expéditions qui, avec plus d'habileté de notre part dans l'établissement de nos grandes lignes de communication, traverseraient toujours la France.

— Le passage par la France des voyageurs allant en Belgique est-il ou sera-il jamais si considérable qu'il faille à tout prix ouvrir à ce flot immense des milliers de canaux? Ce n'est là qu'une illusion de l'intérêt privé, ha-

Digitized by Google

bitué à prendre des bains pour des maux de nerfs. Mais l'expérience est là pour prouver que ce passage sera toujours fort restreint, et que le plus grand intérêt de la communication de Lille avec les ports sera toujours dans Lille même et non dans l'étranger (*).

=Le motif déterminant d'une pareille création sera-t-il la masse énorme de marchandises traversant la France pour la Belgique? Ce serait une autre illusion que l'on serait obligé de payer, nous le savons fort bien, à l'importance d'une réalité puissante, mais qu'un quart d'heure de dépouillement des registres de la Douane fait descendre bien bas à l'instant (**).

(*) Le passage par Ostende a été en 1841 de 5,584 à l'entrée, de 5385 à la sortie. On conçoit que ce nombre, joint à celui d'Anvers, ne laisse pas au passage par la France une grande affluence de voyageurs.

(**) Nous donnerons en deux mots la preuve que l'on trompe les ministres et l'opinion quand on les entretient de l'importance de ce transit *spécial*.

Voici ce qu'il a été, en 1841, par Calais :

1° Neuf barils et 130 balles de pelleteries non ouvrées, pesant ensemble	2,408 kilog.
2° 156 futailles d'huile de palme	65,447 »
3° Trois caisses aiguilles à coudre	184 »
4° Un ballotin de livres	5 »
5° Trois balles de drap de laine	80 »
6° Une balle de coton filé	100 »
7° Deux ballots et 1 caisse de tulle de coton	78 »
8° Un paquet de mousseline	3 »
9° Une balle de tapis	62 »
Total en kilog.	68,367

Si l'on distrait de cette faible quantité les pelleteries et l'huile de palme qui, destinées à la France, n'ont été transportées au premier bureau belge que pour y recevoir le plombage et échapper à la prohibition absolue qui frappe les provenances de hors d'Europe, importées des entrepôts anglais, on voit que ce transit n'est rien et n'en mérite pas le nom.

Digitized by Google

VIII. Resteraient donc les *considérations militaires*. Pour les prendre un instant très au sérieux, et tout en faisant nos réserves pour une réfutation plus complète de cet argument lorsqu'il se sera produit d'une manière plus précise que nous ne l'avons aperçu encore, nous répondrons,

Qu'au cas de guerre continentale, les places fortes de la Belgique seraient notre première ligne de défense. Tout nous forcerait à violer sa neutralité, pour qu'on ne la violât pas contre nous; et nous nous transporterions tout d'abord sur la Meuse;

Que nos armées refoulées de cette position et la première ligne de nos places fortes du nord, Dunkerque, Lille et Valenciennes, en la puissance de l'ennemi, la défense de la seconde ligne, de Saint-Omer à Arras, non compris même cette place qui sera toujours sur le chemin de Paris à Lille n'offrirait aucun intérêt. L'ennemi ne viendrait assurément pas se perdre dans les marais de l'Artois; il ferait une pointe rapide sur Paris, et ce serait sous ses murs désormais fortifiés que se déciderait sa victoire ou sa défaite;

Que le théâtre de la guerre ne sera dans aucun cas l'espace compris entre Calais et Arras;

Et qu'il est pour la France d'un bien plus grand intérêt de couvrir toutes ses côtes du nord en un instant par le chemin de fer du littoral, que de les laisser ouvertes à un débarquement pour se préoccuper d'une seconde ligne de défense qui ne peut être menacée qu'alors qu'il est trop tard déjà de la soutenir.

—Il y a au surplus des choses plus concluantes à dire sur ce sujet. M. Michel Chevalier les a dites avant nous, et mieux que nous ne les dirions. Nous allons le citer.

«Les chemins de fer, se demande-t-il, sont-ils des ma-

Digitized by Google

chines de guerre, ou les agents pacifiques les plus actifs de la civilisation, les gages les plus assurés de la fin de l'ère belliqueuse qui n'a que trop pesé sur les sociétés européennes ?

A cette question voici sa réponse :

Les hommes distingués, les ingénieurs éminents qui composent le comité des fortifications sont, dans tous les cas, excellents à entendre, et nous trouvons parfaitement naturel qu'on leur demande d'exprimer ce qu'ils pensent de tel ou tel tracé. Mais vouloir que les tracés soient subordonnés premièrement à certaines convenances de stratégie, mais prétendre que dans l'établissement des chemins de fer l'intérêt du commerce ou de la navigation doit se laisser primer par l'intérêt militaire, c'est ce que l'on ne saurait admettre. Mais soutenir que dans le choix des tracés il faut, avant toute chose, se régler par le degré de commodité éventuelle qu'offriraient les lignes diverses pour telle ou telle opération qui n'aura peut-être jamais lieu, ou par l'étendue des dangers que le chemin de fer pourrait courir de la part de l'ennemi, ce serait de l'exagération la plus déraisonnable; ce serait outrer prodigieusement le rôle que jouera désormais la guerre parmi les sociétés libres, où mûrissant pour la liberté, dont l'Europe aujourd'hui se compose, ce serait complètement méconnaître notre époque; car ce serait ne pas apercevoir un fait évident comme la lumière du soleil, la haute position acquise à l'intérêt créateur de l'industrie.

Il ne reste donc, Monsieur le Ministre, en faveur de cette ligne de Calais à Arras aucun avantage qui puisse atténuer les dommages qu'elle causerait, et nous n'avons plus qu'à prouver que ses inventeurs ne respectent même pas les principes desquels ils s'étayent.

Ce système de Calais est, en effet, basé sur le principe de la confusion aussi prolongée que possible des deux lignes belge et anglaise, et sur l'économie prétendue que cette confusion doit procurer. Or, Calais y est-il, au moins, fidèle ?

Digitized by Google

Il s'en donne bien garde, et dès qu'à l'application il a atteint le seul but auquel il aspire, celui d'éloigner de Boulogne le chemin de fer, Calais s'empresse de déserter ses propres doctrines pour écarter de Lille la route de Paris à Londres, qui par là serait trop longue.

Si ce principe proclamé si haut par Calais, et par Arras qui lui fait écho depuis quelques jours, était non pas un *expédient*, mais un principe véritable, c'est-à-dire ce quelque chose de puissant et de vrai contre lequel rien ne prévaut, et que l'on n'abandonne, que l'on ne trahit jamais, est-ce que Calais, au lieu de briser la ligne à Arras et de rejeter ainsi Lille dans un angle perdu, tout en ruinant Dunkerque, ne la continuerait point par ces deux villes pour la ramener à Calais par cette voie ?

Tout l'y invite ; car voici les distances comparées, et l'on va voir de combien peu l'emporte la voie préférée par Calais.

Chemin unique par Lille et Dunkerque.

D'Amiens à Lille par Arras et Vitry.	116,000 mètres.
De Lille à Dunkerque.	74,000
De Dunkerque à Calais par Gravelines.	38,800
	228,800 228,800 m

Voie double proposée par Calais.

D'Amiens à Calais par Arras (*ligne minimum*).	166,000
De Arras à Lille	55,000
	221,000 221,000 m
Excédant seulement pour la ligne unique.	7,800 m

qui pourraient bien se réduire à 3000 ?

C'est-à-dire un quart d'heure de parcours à peine !

Et l'on reculerait devant une aussi faible dépense, une

aussi faible perte de temps, pour donner à Paris les trois ports de Dunkerque, de Gravelines et de Calais, pour unir à Lille Dunkerque, ce Liverpool d'un autre Manchester !

Ce serait de la déraison ! Et ici se tranit tout l'arbitraire des conceptions que l'on nous oppose.

= Mais les partisans de ce système de Calais commettent une inconséquence bien plus grave encore. Ce ne serait rien que de les voir s'exposer au blâme qui suit toujours l'abandon que l'on fait de ses principes pour la fortune de ses intérêts ! Qu'importe qu'ils aient été en 1835 les soutiens de la ligne de Saint-Quentin par ce motif qu'elle desservait, suivant eux, un plus grand nombre de centres de population, pour se rallier en 1837 à celle d'Amiens pour un motif tout semblable ! Qu'importe qu'en reportant la division des lignes Anglaise et Belge jusque sur Arras et en faisant à la ligne du littoral une opposition si vive, ils se mettent en contradiction avec *tous ce qu'ils ont écrit* pour justifier l'abandon qu'ils ont fait du tracé de Saint-Quentin qui leur était d'abord si cher ! Ils n'ont guère à rendre qu'à eux-mêmes compte de la mobilité de leurs idées ! — Mais s'ils parvenaient à entraîner le Gouvernement à leur suite, celui-ci n'échapperait certainement pas au reproche d'avoir compromis légèrement de grands intérêts, ni peut-être au reproche bien plus fâcheux de partialité.

Nous vous indiquions ce péril, monsieur le Ministre, dans notre première lettre, en vous disant; que nos adversaires ne voulaient rien autre chose que faire dominer, dans l'établissement des branches, après qu'on l'avait chassé du tronc commun, le vice capital qui avait fait rejeter le tracé de St.-Quentin; et que dès-lors la préférence donnée à celui d'Amiens n'aurait plus au-

Digitized by Google

cun motif : mais il convient d'y insister davantage ici ; car ce que nous avons à en dire n'intéresse pas que nous seuls : la considération du gouvernement y est bien pour quelque chose aussi !

=Dans la longue lutte entre Amiens et St.-Quentin, que disait cette dernière ville à l'appui de sa cause ?= Que son tracé était plus court de 5,965 mètres que le plus court des quatre qui avaient été étudiés par Amiens, et que l'on abrégeait ainsi la route de Paris à Bruxelles.

A cela que répondait-on et que répondit le gouvernement lui-même dans l'exposé des motifs du projet de loi de 1838 ?

Que cette considération de distances était bien quelque chose, mais n'avait pas une importance assez grande pour atténuer les désavantages de la ligne de Saint-Quentin. Et ces désavantages étaient

Qu'elle suivrait dans son parcours des canaux parfaitement établis ;

Qu'elle reporterait vers la frontière le système entier des chemins de fer du nord, au grand péril des intérêts français ;

Qu'elle s'éloignerait trop des ports et deviendrait inhabile à desservir la communication avec Londres, que l'on traitait, au contraire, à l'égal de la communication avec Bruxelles, *en faisant d'Amiens* LA TÊTE *de cette ligne anglaise.*

Ces raisons, après avoir prévalu dans les conseils du gouvernement, l'emportèrent encore dans les Chambres : car, bien que la Chambre des Députés eût substitué l'exécution par les compagnies à l'exécution directe par l'État que le projet de loi demandait, la direction

Digitized by Google

par Amiens fut non-seulement respectée, mais louée sans réserve et dans le rapport de la commission (rapporteur M. Arago) et dans toute la discussion.

Cela étant, Monsieur le Ministre, si l'on adopte le système qui nous est opposé, que pourra-t-on répondre aux trop justes griefs de Saint-Quentin, quand cette ville et ses nombreux amis diront :

« Vous nous avez condamnés, parce que nous avions la compensation de nos canaux, — et vous suivez exactement tous les canaux de l'Artois !

» Pour la beauté de nos routes ; — et entre deux parcours vous choisissez celui qui possède les routes les plus belles et les plus faciles ;

» Pour la tendance de notre plan à reporter vers la Belgique le système entier des chemins de fer du nord : = et après l'avoir ramené vers l'Angleterre vous le reportez ensuite vers la Belgique pour le faire courir de nouveau, enfin, vers la mer.

» Pour notre inhabileté à desservir l'Angleterre ; — et vous accroissez dans une telle proportion les distances de Londres à Paris, que vous compromettez le succès du parcours d'une capitale à l'autre *en un même jour*, c'est-à-dire tout le fruit que vous attendiez de votre création !

» Pour notre éloignement des ports ! mais vous ne vous en éloignez guères moins dans le nouveau projet : mais vous ruinez Boulogne sans ressources au profit de Calais ; mais vous enlevez à Dunkerque la moitié de son importance ! et vous les isolez complétement !

» Pour la difficulté que présentait notre ligne à l'union des chemins de fer du nord à celui de Rouen au Hâvre :

Digitized by Google

mais vous rendez cette union également impossible.

Un tel langage, monsieur le Ministre, serait bien puissant, car il serait fondé.

Or, les défectuosités reprochées au tracé de St.-Quentin, sont, *toutes et sans exception*, les défectuosités du système de Calais, qui n'aurait ainsi appuyé, un peu tard il est vrai, mais très-vivement, le tracé par Amiens, que pour lui retirer à l'instant, *mais à son profit exclusif*, tous ses avantages.

L'adoption de notre système est au contraire une conséquence logique et forcée de la préférence donnée à St.-Quentin sur Amiens. (*)

(*) Nous avons cherché à résumer en chiffres ce que l'on aurait gagné à faire passer la ligne *anglaise* par Amiens de préférence à St.-Quentin, si l'on adoptait le plan de Calais. Nous avons trouvé, en profitant des calculs de M. Vallée, les résultats suivants :

Ligne de St.-Quentin.		
De Paris à Creil		47,340
De Creil à Hénin-Liétard		184,860
D'Hénin-Liétard à Calais		105,300
		337,500
Ligne d'Amiens.		
De Paris à Amiens	123,765	
D'Amiens à Calais (distance non évaluée par M. Vallée, mais portée dans le mémoire d'Arras à 170,000 m. et par nous seulement à	166,000	
	289,765	289,765
Différence seulement		47,735

Tel est donc tout le bénéfice qu'aurait donné l'abandon de Saint-Quentin !

Mais, on ne se proposait assurément pas, en 1838, de donner à Paris pour port de mer Calais plutôt qu'un autre ; on songeait d'abord au port

Digitized by Google

On veut mettre, en effet, Londres à 24 heures de Paris; mais en rallongeant, par Arras, le parcours de 45 kilomètres, on court le risque de détruire tout le bénéfice du chemin de fer. Cela arrivera toutes les fois que le temps perdu à se diriger par Arras équivaudra à la perte, soit des heures d'une marée à l'autre, soit d'une nuit entière, soit même à celle de près de 24 heures. A quoi donc servira alors le chemin de fer? — Cette dernière proposition

---

le plus prochain et le plus sûr : les textes le prouvent. Ce port était Boulogne. On pensait ensuite à lui donner *à la fois* Boulogne et Calais.

Prenons séparément ces deux propositions ; nous trouverons à opposer aux 337,500 mètres de la ligne de Paris à Calais par Saint-Quentin, ci. 337,500 337,500

1° Les 244,765 qui forment toute la distance de Paris à Boulogne par le littoral. . 244,765

Bénéfice. 92,735

C'est-à-dire presque le double de celui que présente le plan de Calais ;

2° Les 279,165 qui forment par *le littoral* la distance de Paris à Calais. 279,165

Bénéfice encore, *en donnant les deux ports à Paris*. 58,335

C'est-à-dire 10,600 mètres de plus que le système de Calais n'en offre sur la direction par St.-Quentin, *en n'aboutissant qu'à Calais seul*.

Mais s'il fallait, dans le système de Calais, relier aussi Boulogne et ajouter à ses 289,765 m. les 60,600 mètres de l'embranchement d'Arques, loin que ce système présentât un bénéfice sur la ligne de St.-Quentin, il ne donnerait qu'un *excédant de parcours de 12,865 m.*

On comprend en présence des bénéfices de notre système que le Gouvernement ait tant insisté en 1838 pour que la préférence fût donnée à Amiens sur St.-Quentin ; et si le Gouvernement maintient cette préférence aujourd'hui encore, ce ne peut être qu'en les prenant toujours en considération. Le plan de Calais admis, on cesse de s'expliquer, au contraire, cette préférence, car ce plan *en réunit tous les défauts*.

Digitized by Google

n'est pas du tout chimérique, comme elle le paraît au premier abord; nous allons le prouver sur-le-champ.

Tout le monde sait qu'on ne peut voyager sur les chemins de fer que de jour. Or les jours ne se composent pendant une partie de l'année que de huit heures. A raison de 52 kilomètres par heure, c'est, à 20 minutes près, tout juste ce qu'il faut pour franchir les 245 kilomètres qui séparent Paris de Boulogne. Si à cette distance on ajoute les 45 kilomètres qu'il faut en plus pour la direction par Arras, ce ne sont plus sept heures 40 minutes qui seront nécessaires pour faire la route, ce seront bien neuf heures et cinq minutes.

Dans l'hiver cette heure et ces 25 minutes de différence rendront bien souvent l'arrivée au port impossible.

Et si, même dans les plus long jours, une circonstance imprévue décidait le Gouvernement à faire partir en hâte un convoi pour le nord, et que cette heure et ces vingt-cinq minutes dont on aura allongé le parcours fussent précisément le temps qui manquerait pour que le départ pût avoir lieu utilement, que fera-t-on? Il faudra recourir, comme par le passé, aux diligences, aux courriers, aux grandes routes, ou bien remettre le voyage au lendemain. = Un jour perdu! = Nous sommes au mois de juin : il est deux heures : une dépêche très-urgente doit partir; un convoi se met en route; il arrive *de jour encore* à Boulogne, à 9 heures 40 minutes. — Par Arras, il ne serait à Calais qu'à 11 heures 05 minutes; la nuit serait faite depuis long-temps : on renoncera à le faire partir! Et dans ce cas, nous le demandons pour la seconde fois, à quoi servira le chemin de fer?

Digitized by Google

SECONDE PARTIE.

RÉPONSE A QUELQUES OBJECTIONS.

RÉSUMÉ DE CETTE LETTRE.

SOMMAIRE. — Réponse à cette objection que les passagers venus à Boulogne ne passent pas outre ; — à cette autre, que les envahissements des sables compromettraient le chemin d'Amiens à Boulogne. — Résumé.

Comme notre système ne se produit pas d'aujourd'hui, mais a été toujours le même depuis 1835, il convient de répondre brièvement ici à quelques objections qui ont été faites et publiées à diverses époques contre lui.

La première est puérile : elle consiste à prétendre que les passagers si nombreux de notre port ne sont pas des voyageurs, mais de simples visiteurs venant à Boulogne passer quelques heures ; qu'en conséquence ce passage ne rapporte rien à la France.

La seconde était relative à la prétendue impossibilité d'exécuter la ligne de Boulogne à Calais, ce qui laissait une lacune dans notre système : nous venons d'y répondre.

La troisième consiste à soutenir que le passage de notre

Digitized by Google

chemin de fer par une certaine étendue de dunes en compromettra la sûreté et l'exposera à des envahissements désastreux.

Nos réponses seront péremptoires.

Les passagers.

I. Pour *le genre de passagers que nous recevons*, nous dirons 1° que, fussent-ils de simples visiteurs, comme ils viendraient en France consommer les vins de France et toutes les denrées qu'elle fournit, et alimenter un grand commerce de détails, ils lui rendraient déjà un notable service;

2° Que l'on ne comprendrait pas que le passage par Calais diminuât, dans la proportion où le nôtre augmente, si nous ne recevions pas ses voyageurs;

3° Que nous avions, dès 1825, autant et plus d'Anglais résidants que nous n'en possédons maintenant, et que cependant le nombre des passagers restait au-dessous de 10,000, quand la moyenne est de 55.000 aujourd'hui. L'on ne concevrait pas que la même cause n'eût pas, à toutes les époques, produit les mêmes effets. La cause est donc ailleurs!

4° Que le nombre d'Anglais résidant à Calais et à Saint-Pierre-lès-Calais étant au premier décembre 1841 de 2,329 quand il était à Boulogne de 3,188, ce qui donne à Boulogne une différence de 859 seulement, moins du quart, il faudrait faire subir aux passagers de Calais une réduction proportionnelle;

5° Enfin qu'il résulte des registres de la police générale que, du 22 décembre 1840 au 22 décembre 1841, sur près de 49,000 passagers, le nombre des passagers français et anglais habitant Boulogne ou y venant en simple visite

Digitized by Google

sans passer outre, n'a été à l'entrée que de 4,784, à la sortie que de 3,506, ensemble de 8,290 personnes, soit un sixième environ; et nous avons une population de 30,000 habitants.

Mais c'est donner à cette objection plus d'importance qu'elle n'en mérite; et nous ne lui eussions pas fait cet honneur assurément, si nous ne savions, de science très-certaine, que l'on a tout fait auprès de vous, Monsieur le Ministre, pour lui donner quelque valeur. Passons à chose plus sérieuse.

Les Sables.

Notre réponse sera tout aussi facile sur ce point que sur l'autre.

En premier lieu, le tracé primitif de M. Vallée *s'écarte presque entièrement des Dunes.* Si on le suit, et c'est sur celui-là que nous avons toujours compté les distances, l'objection porte à faux : elle n'a pas même d'objet.

Si l'on adopte le second tracé, par l'ouest de Neufchâtel, pour profiter de ses avantages particuliers, voici, à part l'opinion déjà bien assez rassurante de M. Vallée, ce qui devra tranquilliser les plus timides.

Les dunes des environs de Boulogne ne sont pas comme celles de Bordeaux, composées d'un sable mobile et changeant de place à chaque coup de vent. Elles appartiennent à des propriétaires qui ont intérêt à les fixer, et qui les ont en effet fixées. Aussi dans beaucoup d'endroits, il y a là des pâturages, là des bois, ailleurs des terres cultivées. Dans la partie que traverse le projet de M. Vallée, une terre argileuse se trouve à quelques centimètres de profondeur; quelquefois elle est à la surface. Pour peu que le travail soit en déblai, la terre sera à découvert; s'il est en remblai, nous n'avons pas besoin de dire à

Digitized by Google

MM. les ingénieurs quel usage ils peuvent faire de la terre.

Au surplus, la fixation des sables n'est pas du tout un problème difficile à résoudre. Dans le pays on y parvient avec un roseau très-flexible, dont M. Vallée parle à la page 54 de son Exposé général. *La dépense ne s'élève pas à 24 fr. l'hectare.* Mais ce moyen ne serait pas connu, qu'il en resterait encore mille autres qui tendent tous au même but. Qui ne connaît les admirables travaux de M. Brémontier dans les dunes de Bordeaux? Qui ne sait que grâce à cet habile ingénieur, des dunes mobiles ont été transformées en forêts magnifiques? Ce n'est pas à vous, M. le ministre, que nous rappellerons que tout récemment encore, en février 1838, le Gouvernement a proposé aux Chambres de faire passer un canal à travers les Grandes Landes, et que par l'article 8 du projet il se réservait d'exproprier une largeur suffisante pour *fixer les sables.* Et le chemin de fer de Bordeaux à la Teste à travers les Landes !=Ce n'est donc pas une considération aussi futile qui peut arrêter le moins du monde nos ingénieurs. Elle a si peu de poids que M. Vallée, après avoir écrit (page 54) que la crainte des sables avait empêché d'étudier une ligne qui, en partant de Dannes, laisserait Neufchâtel à droite, et viendrait au Pont-de-Briques par la gauche de Condette, s'est décidé ensuite à adopter cette ligne. Il a trouvé, comme il l'avait annoncé (page 55) que *le tracé ne s'y élevait pas aussi haut que dans l'autre, et que le projet, qui aurait moins de développement, serait d'une exécution plus facile.*

Nos adversaires veulent-ils au surplus un argument plus fort et plus à leur portée? Qu'ils regardent autour d'eux

Digitized by Google

à cent mètres de Calais ; ils verront les dunes de M. Mouron couvertes de bois et de céréales. Est-ce que le sable est mobile dans cette partie ?

RÉSUMÉ.

Il ne nous reste donc plus qu'à résumer ici en quelques considérations rapides tout ce long travail, fait d'ailleurs uniquement pour leur servir de justification et de preuves.

Ignorant sur quels points précis nous étions attaqués auprès de vous, monsieur le Ministre, nous avons dû tout dire et tout démontrer. Votre esprit, à la rectitude et à l'étendue duquel tout le monde rend hommage, saura facilement en écarter tout ce qui ne va pas droit aux seuls buts qui vous paraîtront essentiels. Mais il était de notre devoir de ne rien négliger dans une cause qui est, pour les intérêts que nous avons l'honneur de représenter, une question de vie ou de mort.

Nous disons, Monsieur le Ministre, et tous nos calculs prouvent avec une irrésistible évidence :

1° Que presque toutes les communications de voyageurs et de marchandises entre Londres et Paris ont lieu par Boulogne, quoique ce port ait encore à lutter contre les préventions antérieures aux améliorations qui ont rendu son entrée et sa sortie si faciles ;

2° Que notre système, comparé à toutes les combinaisons possibles de Calais, abrège de 45 à 50 kilomètres le voyage de Paris à Londres, c'est-à-dire économise pour chaque voyageur une heure 25 minutes et 3 à 4 francs de frais par voyage, et par chaque tonneau de marchandises

Digitized by Google

9 francs; qu'il présente des économies non moins capitales pour tous les voyages à entreprendre dans l'étendue des chemins de fer du nord;

8° Qu'il est le premier pas vers un système complet qui reliera tous les ports entr'eux et avec les villes de l'intérieur, au lieu de les isoler et de sacrifier à Calais Saint-Valery, Abbeville, Dunkerque et Boulogne;

4° Qu'il est le seul moyen, grâce à l'immense développement qu'il est appelé à donner aux produits de nos pêches, d'arrêter la diminution effrayante du personnel de notre marine;

5° Qu'il ne déplace aucune existence dont l'intérêt général n'exige pas le sacrifice;

6° Qu'il est la conséquence forcée de la préférence donnée à Amiens sur St.-Quentin, puisque le tracé par Arras réunit tous les défauts de ce dernier, en ne donnant, quant aux distances, que la moitié des bénéfices qu'on attendait du tracé par Amiens;

7° Qu'il assure seul la possibilité d'aller de Paris à la mer en un jour pendant l'hiver, où les jours n'ont que 8 heures; puisqu'il ne faudra que 7 heures 40 minutes pour parcourir les 245 kilomètres de Boulogne à Paris par Amiens, tandis qu'il faudra 9 heures 5 minutes pour les 290 kilomètres de Paris à Calais, par Arras; qu'enfin une heure 25 m. d'économie de parcours, jointe à une heure de facilité d'embarquement que nous avons à chaque marée de plus qu'à Calais, donnera à toute exploitation et au gouvernement le moyen d'expédier sur notre port un bien plus grand nombre de convois que sur Calais.

—Qu'oppose-t-on, Monsieur le Ministre, à ces avantages incontestables d'un système qui ne compromet pas l'avenir et qui améliore toutes les positions, à ce point que Calais même en réclamerait l'application si Boulogne n'était pas sur ce chemin.

On oppose le transit d'Angleterre en Belgique par un coin du territoire Français. Est-ce sous le rapport des mar-

Digitized by Google

chandises ? Mais ce transit n'existe pas, et on le conçoura sans peine en réfléchissant qu'un négociant qui peut envoyer ses marchandises de Londres à Anvers et Ostende au même fret que de Londres à Boulogne et Calais, ne les adressera pas dans ces derniers ports pour les voir grevées d'un transport à travers la France et exposées aux frais et formalités d'une double ligne de douane.

Est-ce sous le rapport des voyageurs ? Mais ceux qui vont d'Angleterre en Belgique font au plus un huitième de ceux qui viennent en France. Lorsque l'on en aura déduit les voyageurs qui, par économie, iront encore des ports anglais dans les ports belges, de quel intérêt sera pour la France le petit nombre de ceux qui viendront emprunter son territoire pendant trois heures au plus ? On conçoit que quelques hôtels de Calais en tireront avantage, mais cela compensera-t-il le danger qu'il y aura à diriger vers la frontière belge, presqu'à la porte de Bruxelles, tous les Anglais venant en France, au lieu de leur conserver une voie qui les conduise directement à Paris?—Cela compensera-t-il l'économie de temps et d'argent que leur présentera à tout jamais la ligne d'Amiens à Boulogne ?—Cela compensera-t-il la ruine de deux ports auxquels on montre des embranchements qui ne se feront jamais ?

Vous voudrez bien remarquer du reste, Monsieur le Ministre, que nous ne sommes pas exclusifs, et que loin d'imiter la conduite de Calais à notre égard, nous disons que si les ressources de l'Etat le permettent, il est de l'intérêt de la France que l'on fasse le chemin de Boulogne à Calais ; évidemment le passage sera toujours plus assuré quand au lieu d'un port on en aura deux.

Ce langage nous l'avons toujours tenu et nous le tiendrons toujours, si peu généreux que l'on soit ailleurs envers nous.

Nous terminerons, monsieur le Ministre, par cette

Digitized by Google

Digitized by Google